РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2025/114 НА КОМИСИЯТА

от 23 януари 2025 година

за налагане на окончателно изравнително мито върху вноса на електрически велосипеди с произход от Китайската народна република след преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките в съответствие с член 18 от Регламент (ЕС) 2016/1037 на Европейския парламент и на Съвета

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2016/1037 на Европейския парламент и на Съвета от 8 юни 2016 г. относно защитата срещу субсидиран внос от държави, които не са членки на Европейския съюз ([1]) („основния регламент“), и по-специално член 18 от него,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

1.1. Действащи мерки

(1) С Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/72 на Комисията ([2]) („първоначалния регламент“) Европейската комисия („Комисията“) наложи изравнително мито върху вноса на електрически велосипеди с произход от Китайската народна република (КНР, „засегнатата държава“ или „Китай“). Действащите в момента изравнителни мита са между 3,9 % и 17,2 % („първоначалните мерки“). Разследването, което доведе до налагане на първоначалните мерки, се нарича по-нататък „първоначалното разследване“.

(2) След решението на Общия съд по дело T-243/19, през март 2023 г. с Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/610 на Комисията изравнителните мита бяха повторно наложени по отношение на Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd. ([3]). Размерът на повторно наложеното мито беше същият както в първоначалния регламент. Следователно ставките на изравнителното мито, които понастоящем са в сила, са ставките, определени с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/72.

(3) С Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/73 на Комисията ([4]) Комисията също така наложи окончателни антидъмпингови мерки върху вноса на електрически велосипеди с произход от Китай. Действащите понастоящем антидъмпингови мита са между 9,9 % и 70,1 %.

1.2. Започване на преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките

(4) На 17 януари 2024 г. Комисията започна преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките по отношение на вноса в Съюза на електрически велосипеди с произход от Китайската народна република на основание член 18 от основния регламент. Тя публикува известие за започване в *Официален вестник на Европейския съюз* ([5]) („известието за започване“).

([1]) ОВ L 176, 30.6.2016 г., стр. 55, http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1037/oj.

([2]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/72 на Комисията от 17 януари 2019 г. за налагане на окончателно изравнително мито върху вноса на електрически велосипеди с произход от Китайската народна република (ОВ L 16, 18.1.2019 г., стр. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).

([3]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/610 на Комисията от 17 март 2023 г. за повторно налагане на окончателно изравнително мито върху вноса на електрически велосипеди с произход от Китайската народна република по отношение на Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co. Ltd след решението на Общия съд по дело T-243/19 (ОВ L 80, 20.3.2023 г., стр. 54, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/610/oj).

([4]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/73 на Комисията от 17 януари 2019 година за налагане на окончателно антидъмпингово мито и окончателно събиране на временното мито, наложено върху вноса на електрически велосипеди с произход от Китайската народна република (ОВ L 16, 18.1.2019 г., стр. 108, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).

([5]) Известие за започване на преглед с оглед изтичане на срока на действие на антисубсидийните мерки, приложими по отношение на вноса на електрически велосипеди с произход от Китайската народна република (ОВ C/2024/798, 17.1.2024 г. , ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/798/oj).

(5) Комисията започна разследването вследствие на искане за преглед, подадено на 16 октомври 2023 г. от Европейската асоциация на производителите на велосипеди („искането“ и „заявителя“) от името на промишлеността на Съюза за електрически велосипеди по смисъла на член 10, параграф 6 от основния регламент. Искането съдържаше достатъчно доказателства за вероятността за продължаване на субсидирането и за повторно възникване на вредата за промишлеността на Съюза, за да се обоснове започването на разследването.

(6) Преди да започне прегледът с оглед изтичане на срока на действие на мерките, Комисията уведоми правителството на КНР (ПКНР) ([6]), че е получила надлежно документирано искане, и отправи покана до ПКНР за провеждане на консултации в съответствие с член 10, параграф 7 от основния регламент. ПКНР не отговори и поради това не бяха проведени консултации.

1.3. **Разследван период в рамките на прегледа и разглеждан период**

(7) Разследването относно субсидирането и вредата обхвана периода от 1 януари 2023 г. до 31 декември 2023 г. („разследвания период в рамките на прегледа“ или РПРП). Разглеждането на тенденциите, които са от значение за оценка на вероятността за продължаване или повторно възникване на вредата, включи периода от 1 януари 2020 г. до края на разследвания период в рамките на прегледа („разглеждания период“).

1.4. **Заинтересовани страни**

(8) В известието за започване заинтересованите страни бяха приканени да се свържат с Комисията, за да вземат участие в разследването. Комисията освен това изрично уведоми заявителя, всички известни производители от Съюза, известните производители от КНР и органите на КНР, известните вносители, ползвателите, както и сдруженията, за които е известно, че са засегнати, относно започването на прегледа с оглед изтичане на срока на действие на мерките и ги прикани да вземат участие.

(9) Заинтересованите страни имаха възможност да представят коментари относно започването на прегледа с оглед изтичане на срока на действие на мерките и да поискат да бъдат изслушани от Комисията и/или от служителя по изслушванията при търговските процедури. Специална група, действаща от името на 8 дружества в Съюза, които сглобяват части за електрически велосипеди, внасяни от Китай и други трети държави, заяви своя интерес и представи коментари. Тези коментари не бяха свързани със самото започване и са разгледани в раздел 6 по-долу относно интереса на Съюза. Освен това тази група поиска да бъде изслушана от Комисията, като изслушването беше проведено на 30 април 2024 г.

1.5. **Изготвяне на извадка**

(10) В известието за започване Комисията посочи, че може да изготви извадка от заинтересованите страни в съответствие с член 27 от основния регламент.

1.5.1. *Изготвяне на извадка от производители от Съюза*

(11) В известието за започване Комисията посочи, че е решила да ограничи разследването до приемлив брой производители от Съюза чрез изготвяне на извадка. Комисията подбра извадката въз основа на най-големия представителен обем на производството, за който е разумно да се очаква, че може да бъде разследван в рамките на наличното време.

(12) В съответствие с член 27 от основния регламент Комисията прикани заинтересованите страни да представят коментари по временната извадка. Не бяха получени коментари по временната извадка. Извадката беше счетена за представителна за промишлеността на Съюза.

1.5.2. *Изготвяне на извадка от вносители*

(13) За да реши дали е необходимо изготвянето на извадка, и ако случаят е такъв, да направи подбор на такава извадка, Комисията поиска от несвързаните вносители да предоставят информацията, посочена в известието за започване.

(14) Нито един несвързан вносител не отговори на формуляра за извадка.

([6]) В настоящия регламент съкращението ПКНР се използва в широкия смисъл на думата и включва Държавния съвет, както и всички министерства, ведомства, агенции и административни структури на централно, регионално или местно равнище.

1.5.3. *Изготвяне на извадка от производители износители в КНР*

(15) За да реши дали е необходимо изготвянето на извадка, и ако случаят е такъв, да направи подбор на такава извадка, Комисията поиска от всички известни производители в КНР да предоставят информацията, посочена в известието за започване. Освен това Комисията се обърна към Мисията на Китайската народна република в Европейския съюз с молба да посочи и/или да се свърже с други евентуални производители, ако има такива, които е възможно да проявят интерес към участие в разследването.

(16) Само двама производители износители от Китайската народна република предоставиха отговор за извадката, поради което бе преценено, че не е необходимо изготвянето на извадка. Взети заедно обаче, тези две дружества представляват по-малко от 0,1 % от китайския отрасъл за производство на електрически велосипеди от гледна точка на: i) износа за Съюза, ii) продажбите на вътрешния пазар и iii) производствения капацитет на Китай през разследвания период в рамките на прегледа. Поради това Комисията счете, че тези две дружества не могат да се считат за представителни за китайския отрасъл за производство на електрически велосипеди за целите на разследването в рамките на прегледа с оглед изтичане на срока на действие на мерките и че конкретната информация за тях не би могла да формира основата за представителни констатации по отношение на целия износ от КНР за Съюза.

(17) В съответствие с това Комисията стигна до заключението, че сътрудничеството от страна на производителите на електрически велосипеди в КНР не е достатъчно, за да се направят представителни констатации, и информира двете дружества и органите на Китайската народна република, че възнамерява да приложи член 28 от основния регламент и да основе своите констатации за продължаване или повторно възникване на субсидирането и вредата по отношение на вноса от Китайската народна република на наличните факти.

1.6. **Отговори на въпросника и контролни посещения**

(18) Комисията прикани двете дружества, които предоставиха отговор за извадката, да се свържат със службите на Комисията, в случай че възнамеряват да предоставят отговор на въпросника, независимо от факта, че не са представителни по отношение на отрасъла за производство на електрически велосипеди в КНР (вж. по-горе). При започване на разследването копие от въпросниците бе предоставено в досието, което е на разположение на заинтересованите страни за справка, и на уебсайта на ГД „Търговия“. Не бяха представени отговори на въпросника.

(19) На 12 февруари 2024 г. Комисията изпрати въпросник на правителството на Китай (ПКНР). От ПКНР също така бе поискано да предаде специфични въпросници на i) китайското дружество за експортно и кредитно застраховане (Sinosure), ii) производителите и дистрибуторите на двигатели, акумулаторни батерии и други части и компоненти за електрически велосипеди, както и на iii) банки и други финансови институции, за които на ПКНР е известно, че са отпускали заеми на засегнатия сектор.

(20) Комисията не получи отговори на горепосочените въпросници. В съответствие с това Комисията информира ПКНР с вербална нота от 5 април 2024 г., че възнамерява да приложи член 28 от основния регламент по отношение на информацията, поискана в изпратените на ПКНР въпросници, и го прикани да представи своите коментари в тази връзка. Не бяха получени коментари.

(21) Комисията потърси и провери цялата информация, която счете за необходима, за да определи както вероятността за продължаване или повторно възникване на дъмпинга и на вредата, така и интереса на Съюза. В съответствие с член 26 от основния регламент бяха извършени контролни посещения в помещенията на следните дружества:

Производители от Съюза:

— Cube Bikes, Германия,

— Accell Hunland, Унгария,

— Cross, България.

1.7. **Разгласяване**

(22) На 25 октомври 2024 г. Комисията разгласи основните факти и съображения, въз основа на които възнамерява да запази действащите изравнителни мита. На всички страни беше даден срок, в който да представят своите коментари във връзка с разгласяването.

(23) Няколко заинтересовани страни представиха коментари, които бяха разгледани от Комисията и анализирани в раздели 2.3, 3.9 и 6 по-долу. На една страна, която поиска изслушване, беше предоставена такава възможност.

2. **ПРОДУКТ, ПРЕДМЕТ НА ПРЕГЛЕДА, РАЗГЛЕЖДАН ПРОДУКТ И СХОДЕН ПРОДУКТ**

2.1. **Продукт, предмет на прегледа**

(24) Продуктът, предмет на прегледа, е същият както в първоначалното разследване, а именно велосипеди с подпомагане на въртенето на педалите, оборудвани със спомагателен електрически двигател („електрически велосипеди“), понастоящем класирани в кодове по КН 8711 60 10 и ex 8711 60 90 (код по ТАРИК 8711 60 90 10).

2.2. **Разглеждан продукт**

(25) Разглежданият при настоящото разследване продукт е продуктът, предмет на прегледа, с произход от Китайската народна република.

2.3. **Сходен продукт**

(26) При настоящото разследване в рамките на прегледа с оглед изтичане на срока на действие на мерките бе потвърдено установеното при първоначалното разследване, а именно, че следните продукти имат едни и същи основни физически и технически характеристики, както и едни и същи видове основна употреба:

— разглежданият продукт, когато се изнася за Съюза,

— продуктът, предмет на прегледа, произвеждан и продаван на вътрешния пазар в Китайската народна република,

— продуктът, предмет на прегледа, произвеждан и продаван от производителите износители за останалата част на света, и

— продуктът, предмет на прегледа, произвеждан и продаван в Съюза от промишлеността на Съюза.

(27) Поради това тези продукти се смятат за сходни продукти по смисъла на член 2, буква в) от основния регламент.

(28) След разгласяването една от страните заяви, че Комисията следва да уточни, че частите, внесени от освободените вносители и/или от освободените чуждестранни износители съгласно Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1279 на Комисията ([7]), не следва да се считат за разглеждания продукт. Според тази страна следва да се внесе яснота, че частите от разглеждания продукт, които ще се използват за разглеждания продукт, не подлежат на изравнителните мита, ако се внасят отделно.

(29) Комисията счете, че такова разяснение не е обосновано, тъй като частите не са обхванати от мерките, които са предмет на настоящия преглед. Въз основа на гореизложеното твърдението беше отхвърлено.

([7]) Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1279 на Комисията от 8 май 2024 г. относно освобожданията от антидъмпинговото мито с разширен обхват върху някои велосипедни части с произход от Китайската народна република в съответствие с Регламент (ЕО) № 88/97 на Комисията (ОВ L, 2024/1279, 21.5.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj)

3. **ВЕРОЯТНОСТ ЗА ПРОДЪЛЖАВАНЕ НА СУБСИДИРАНЕТО**

(30) В съответствие с член 18 от основния регламент и както е изложено в известието за започване, Комисията разгледа дали изтичането на срока на действие на съществуващите мерки може да доведе до продължаване на субсидирането.

3.1. **Липса на съдействие и използване на наличните факти в съответствие с член 28, параграф 1 от основния регламент**

(31) На 12 февруари 2024 г. Комисията изпрати въпросник на правителството на Китай (ПКНР). От ПКНР също така бе поискано да предаде специфични въпросници на i) китайското дружество за експортно и кредитно застраховане (Sinosure), ii) производителите и дистрибуторите на двигатели, акумулаторни батерии и други части и компоненти за електрически велосипеди, както и на iii) банки и други финансови институции, за които на ПКНР е известно, че са отпускали заеми на засегнатата промишленост.

(32) Комисията не получи отговори на горепосочените въпросници. В съответствие с това Комисията информира ПКНР с вербална нота от 5 април 2024 г., че възнамерява да приложи член 28 от основния регламент по отношение на информацията, поискана в изпратените на ПКНР въпросници, и го прикани да представи своите коментари в тази връзка. Не бяха получени коментари.

(33) Предвид факта, че сътрудничеството от страна на производителите на електрически велосипеди от КНР не беше достатъчно, за да се формулират представителни констатации за целите на настоящия преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките (вж. съображения 16 и 17 по-горе), и липсата на съдействие от ПКНР и от други съответни страни в КНР, от които беше поискано да предоставят информация, както е описано по-горе, в съответствие с член 28 от основния регламент Комисията използва наличните факти, за да установи вероятността за продължаване на субсидирането на отрасъла за производство на електрически велосипеди в КНР.

(34) Въз основа на горното Комисията използва за своя анализ всички факти, с които разполага, по-специално:

а) съдържащата се в искането информация;

б) констатациите на Комисията от първоначалното разследване, както са посочени в Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/72;

в) констатациите от най-скорошните антисубсидийни разследвания, проведени от Комисията по отношение на насърчавани отрасли в Китай, като например фини хартии с покритие ([8]) (разследване по отношение на ФХП), горещовалцована плоска стомана ([9]) (разследване по отношение на ГПП), стъклени влакна с непрекъсната нишка (разследване по отношение на СВНН) ([10]) и кабели от оптични влакна (разследване по отношение на КОВ) ([11]), при които бяха проучени подобни субсидии;

г) Работен документ на службите на Комисията относно значителните нарушения в икономиката на Китайската народна република за целите на разследванията за търговска защита („докладът за Китай“) ([12]).

([8]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1647 на Комисията от 21 август 2023 г. за налагане на окончателно изравнително мито върху вноса на някои фини хартии с покритие с произход от Китайската народна република вследствие на преглед с оглед изтичане на срока на действие съгласно член 18 от Регламент (ЕС) 2016/1037 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 207, 22.8.2023 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1647/oj).

([9]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1123 на Комисията от 7 юни 2023 г. за налагане на окончателно изравнително мито върху вноса на някои горещовалцовани плоски продукти от желязо, от нелегирани стомани или от други легирани стомани с произход от Китайската народна република след провеждане на преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките съгласно член 18 от Регламент (ЕС) 2016/1037 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 148, 8.6.2023 г., стр. 84, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1123/oj).

([10]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/328 на Комисията от 24 февруари 2021 г. за налагане на окончателно изравнително мито върху вноса на продукти от стъклени влакна с непрекъсната нишка с произход от Китайската народна република вследствие на преглед с оглед изтичане на срока на действие съгласно член 18 от Регламент (ЕС) 2016/1037 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 65, 25.2.2021 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/328/oj).

([11]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/72 на Комисията от 18 януари 2022 г. за налагане на окончателни изравнителни мита върху вноса на кабели от оптични влакна с произход от Китайската народна република и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/2011 за налагане на окончателно антидъмпингово мито върху вноса на кабели от оптични влакна с произход от Китайската народна република (ОВ L 12, 19.1.2022 г., стр. 34, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/72/oj).

([12]) SWD (2024)91 final, 10.4.2024 г.

3.2. **Уводни забележки относно отрасъла за производство на електрически велосипеди в КНР**

(35) При първоначалното разследване Комисията установи визията на ПКНР за подобряване и насърчаване на ключови отрасли, като например отрасъла за производство на електрически велосипеди, чрез изпълнението на няколко плана на национално, местно и секторно равнище. По-специално 13-ият петгодишен план за национално икономическо и социално развитие на КНР, обхващащ периода 2016—2020 г. („13-ият петгодишен план“) включва превозните средства, използващи нови енергийни източници, като стратегически отрасъл ([13]), докато в Плана за развитие на леката промишленост за същия период (2016—2020 г.), изготвен от КНР с цел изпълнение на 13-ия петгодишен план, и в документа „Произведено в Китай 2025“ отраслите за производство на велосипеди и на акумулаторни батерии изрично са определени като ключови отрасли.

(36) Както е описано в първоначалния регламент ([14]), съгласно Плана за развитие на леката промишленост отрасълът за производство на велосипеди и електрически велосипеди изисква „реформа в инженерните технологии“ чрез „Индустриализация на велосипеда от нови материали, техническа трансформация на интелигентното, екологосъобразно и ефективно производство на електрически велосипеди и части за тях“. В този план също така се препоръчва да се „насърчава отрасълът за производство на велосипеди да се развива в посока на олекотения, диверсифициран, модерен и интелигентен дизайн; да се ускори НИРД и прилагането на олекотен материал с висока издръжливост, скорости, задвижваща система, нови енергийни източници, технологии за интелигентно отчитане и за интернет на нещата; да се акцентира върху разработването на диверсифицирани велосипеди, подходящи за модерна и ежедневна употреба, спорт и фитнес, велокрос на дълги разстояния, както и на високоефективни сгъваеми велосипеди, стандартни електрически велосипеди и интелигентни електрически велосипеди с литиевойонни акумулаторни батерии“. Освен това в Плана за развитие на леката промишленост се посочва списък от мерки на политиката, които да насърчават ключовите отрасли, като например тези за производство на електрически велосипеди и на акумулаторни батерии. По-специално в него се посочват мерки като реформа за увеличение на пазарния достъп, по-голяма финансова подкрепа в областта на данъчната политика, както и подпомагане във финансовата сфера.

(37) Освен това на равнището на конкретния промишлен сектор за производство на велосипеди в 13-ия петгодишен план за отрасъла за производство на велосипеди и електрически велосипеди (2016—2020 г.), издаден от Китайската асоциация за велосипедите (CAB), отрасълът за производство за велосипеди е включен в списъка на нововъзникващите отрасли, като се посочва, че: „нововъзникващите отрасли са определени на равнището на национална стратегия, като новите енергийни източници, новите суровини, интернет, енергоспестяването и опазването на околната среда, както и информационните технологии, така че има неизбежна тенденция традиционните отрасли да стават част от производствата от среден и висок клас. Особено след като на петата пленарна сесия беше обявено намерението да се „насърчава нисковъглеродното развитие на пътното движение и транспорта, и да се окуражава екологосъобразното придвижване с велосипед“, отрасълът за производство на велосипеди несъмнено ще се радва на нови възможности за развитие“. В 13-ия план за велосипедите също така се посочва, че „нивото на износа на велосипеди и резервни части ще се запази, а износът на електрически велосипеди ще нарасне значително. Интеграцията на отрасъла ще бъде укрепена, а приносът на водещите предприятия към обема на продукцията ще надхвърли 50 %. Отрасълът ще положи основите на 3—5 промишлени клъстера и специфични региони и със съвместни усилия ще ги изгради и усъвършенства. Делът на средния и високия клас велосипеди и на велосипедите с литиеви акумулаторни батерии ще се увеличава всяка година“. Една от основните задачи в плана е „да продължи да се насърчава развитието на разнообразни и маркови велосипеди и на велосипеди от висок клас в отрасъла и постепенно да се увеличи делът на хората, придвижващи се с велосипед, както и делът на велосипедите от среден и висок клас; да се разработват олекотени и интелигентни велосипеди с литиеви акумулаторни батерии и постоянно да се увеличава пазарният дял на велосипедите с литиеви акумулаторни батерии, както и делът на износа на електрически велосипеди“ ([15]).

(38) Освен това в каталога на инвестиционните проекти, подлежащ на проверка и одобрение от ПКНР, се посочва като все по-голям приоритет въвеждането на превозни средства, използващи алтернативни енергийни източници, включително електрически велосипеди: „Производственият капацитет, в резултат на който се увеличава броят на превозните средства, захранвани с традиционни горива, ще бъде строго контролиран, така че няма вече бъдат проверявани и одобрявани нови производители на превозни средства, захранвани с традиционни горива. Ще бъдат положени усилия за създаването на активни насоки за разработване на превозни средства, използващи алтернативни енергийни източници“ ([16]).

(39) Освен това в документа „Произведено в Китай 2025“, в Решение № 40 и в Националния план за средносрочно и дългосрочно развитие на науката и технологиите (2006—2020 г.) отрасълът за производство на електрически велосипеди се посочва като стратегически/насърчаван ключов отрасъл, чието развитие следва да се приоритизира и подпомага ([17]).

([13]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/72, съображения 97—100.
([14]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/72, съображения 101—106.
([15]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/72, съображения 109—113.
([16]) Пак там. съображение 114.
([17]) Пак там, съображение 129.

(40) В допълнение към това в първоначалното разследване също така беше установено, че ПКНР насърчава не само отрасъла за производство на електрически велосипеди, но и на части за тях, по-специално двигатели и акумулаторни батерии ([18]), чрез различни планове на национално, регионално и секторно равнище. По-специално в 13-ия петгодишен план изрично се посочва подкрепа за разработването на високоефективно съхранение на енергия, а отрасълът за производство на акумулаторни батерии се посочва като ключов отрасъл в Плана за развитие на леката промишленост. Освен това частите за велосипеди, по-специално акумулаторните батерии и леките метали за рамки за велосипеди, са включени в списъка на насърчаваните отрасли в Каталога с насоки за отраслите с чуждестранни инвестиции, както и в Каталога на приоритетните отрасли за чуждестранни инвестиции в Централен и Западен Китай. Накрая, литиевойонните акумулаторни батерии са част от списъка на насърчаваните отрасли в Каталога с насоки за преструктуриране на отраслите.

(41) Поради това в първоначалния регламент Комисията стигна до заключението, че отраслите за производство на електрически велосипеди и на части за велосипеди се считат за ключови/стратегически отрасли, чието развитие активно се подпомага от ПКНР като цел на политиката ([19]).

(42) В искането за преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките бе потвърдено, че ПКНР е продължило активно да подкрепя развитието на отраслите за производство на електрически велосипеди и на части за велосипеди, които продължават да се считат за ключови отрасли в Китай, посредством различни документи за политиката и законодателни актове, както е посочено по-долу.

14-и петгодишен план

(43) В 14-ия петгодишен план („14-и ПГП“) за периода 2021—2025 г. се подчертава стратегическата визия на ПКНР за подобряване и насърчаване на ключови отрасли ([20]). В съответствие с глава I от него една от основните линии на развитие е да се насърчава модернизирането на традиционната промишлена база и да се задълбочат „технологичната революция и промишлената трансформация“. Тази идея е доразвита в глава IV, която е насочена към развитието на оптимизирана модерна промишлена система с цел Китай да се превърне във „водеща сила в производството“. За да могат нововъзникващите отрасли да „ускоряват своето развитие и да се разширяват“, с плана се подпомага развитието и се насърчава производството на „превозни средства, използващи нови енергийни източници, и на „зелени“ и екологосъобразни продукти“, какъвто беше случаят и в 13-ия петгодишен план.

(44) 14-ият ПГП се изпълнява посредством местни и секторни планове, в които се определя направлението на политиките, които следва да бъдат изпълнени с оглед на развитието на стратегическите отрасли и сектори.

(45) В допълнение към 14-ия ПГП на всяко равнище на регионалното и местното управление планът се изпълнява посредством провинциални и местни планове, за да се гарантира предприемането на ефективни действия. По-специално:

(46) В своя 14-и петгодишен план за висококачествено развитие на преработвателната промишленост провинция Tianjin предвижда ускорена трансформация в „град с развито производство“ ([21]). Tianjin счита сектора за велосипеди/електрически велосипеди за „изгоден отрасъл“, който трябва да се развива „енергично“ ([22]). Превозните средства, използващи нови енергийни източници, също са основен приоритет за Tianjin, тъй като провинцията желае да разработва енергоспестяващи превозни средства и превозни средства, използващи нови енергийни източници. Съгласно плана на провинция Tianjin се очаква да се развие отрасълът за производство на литиевойонни акумулаторни батерии чрез развитието на материали, като например никел, графит и въглероден силиций, като целта е да се ускори използването им в превозни средства, използващи нови енергийни източници. Други материали от значение за производството на електрически велосипеди, като листове от магнезиево-алуминиева сплав за части, например за главини на колела, стомана от висок клас за стоманени пръти и стоманени телове, също представляват област на целево подпомагане ([23]). В подкрепа на 14-ия 5-годишен план Службата за външни работи на Народното правителство на община Tianjin публикува списък с 33 политически стимула за икономически подобрения през 1-то тримесечие на 2023 г., включително субсидии в размер до 50 млн. ¥ на дружество ([24]).

([18]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/72, съображения 116—128.
([19]) Пак там. съображение 130.
([20]) Национален народен конгрес, 2021 г., Представяне на 14-та петгодишна програма за национално икономическо и социално развитие на Китайската народна република и дългосрочна визия до 2035 г., на разположение на адрес: http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (посетен на 22.11.2023 г.) (на китайски език).
([21]) „14-и петгодишен план“ за висококачествено развитие на преработвателната промишленост в Tianjin.
([22]) Пак там, стр. 23—24.
([23]) Пак там, стр. 14—20.
([24]) 33 политически стимула от страна на Tianjin за икономически подобрения през 1-то тримесечие на 2023 г., точки 10, 17, 18.

(47) В плана за висококачествено развитие на преработвателната промишленост в провинция Jiangsu в рамките на 14-ия петгодишен план се определя като цел да се постигне разцвет в развитието на преработвателните отрасли. Превозните средства, използващи нови енергийни източници, са един от ключовите промишлени приоритети, които ще бъдат подпомогнати чрез програми за НИРД и чрез насърчаване на сливанията и придобиванията ([25]). Литиевойонните акумулаторни батерии се считат за основни продукти за електрическите велосипеди и развитието им следва да се подпомага чрез осигуряването на програми за НИРД ([26]).

(48) В плана за действие за насърчаване на стабилен напредък и качествено подобряване на промишлената икономика в провинция Zhejiang се предвижда укрепване на промишлената верига с насочване на вниманието към определени отрасли, включително за превозни средства, използващи нови енергийни източници. Превозните средства, използващи нови енергийни източници, са сред двадесет и седемте сектора, които трябва да получават финансова подкрепа от провинция Zhejiang ([27]).

(49) В плана за действие за развитие на промишлени клъстери от стратегическия стълб на съвременната лека и текстилна промишленост в провинция Guangdong (2021—2025 г.) скоростните системи за велосипеди са посочени сред ключовите технологии и материали в ключови отрасли на съвременната лека и текстилна промишленост. В плана се посочват пет града в провинция Guangdong като китайските „долини на велосипеда“ (а именно Guangzhou, Shenzhen, Huizhou, Dongguan и Zhongshan) ([28]).

(50) На равнището на конкретния промишлен сектор КАВ издаде 14-и петгодишен план за велосипедите и електрическите велосипеди, за да се поправи пътят за разрастването на китайските велосипеди и електрически велосипеди на чуждестранни пазари. Както бе потвърдено и в първоначалното разследване ([29]), КАВ е публичен орган по смисъла на член 2, буква б) от основния регламент. КАВ е член на Китайския национален съвет за леката промишленост (CNLIC), бившето министерство на леката промишленост. Освен това съветът на директорите на КАВ е тясно свързан с ПКНР. Нещо повече, изпълнителният директор или председателят на държавните предприятия или асоциациите за велосипеди винаги трябва да е член на китайската комунистическа партия (ККП). Дори в съвета на частните дружества за електрически велосипеди, които членуват в КАВ и са представени в съвета на КАВ, винаги трябва да има член на ККП, което потвърждава, че КАВ има характер на публичен орган.

(51) В съответствие с 14-ия план за велосипедите цялостното положение във връзка с развитието на отрасъла за производство на велосипеди/електрически велосипеди следва да се управлява посредством реформи по „централизиран начин“ и посредством насочване към общата цел за подобряване на качеството, повишаване на ефикасността, модернизиране и изграждане на държава с мощен отрасъл за производство на велосипеди/електрически велосипеди. В плана също така се определят цели за поддържане на значителен експортен обем на велосипеди/електрически велосипеди и за подобряване на дяловете на китайските производители в международната търговия ([30]). Тези цели следва да бъдат постигнати чрез осъществяването на политики за подпомагане, като например предоставяне на специални средства за подпомагане на развитието на отрасъла за производство на велосипеди/електрически велосипеди ([31]).

(52) В 14-ия петгодишен план за велосипедите и електрическите велосипеди се описват три аспекта на развитието на китайския отрасъл за производство на велосипеди/електрически велосипеди за периода след 5-годишния срок на 14-ия план: i) до 2025 г. трябва да се консолидира създаването на голяма общност, използваща велосипеди/електрически велосипеди, посредством модернизация; ii) до 2035 г. китайският отрасъл за производство на велосипеди/електрически велосипеди ще се превърне във водещ участник на международния пазар; iii) до средата на века Китай ще се превърне в производител на велосипеди/електрически велосипеди със „статус на силна общност, използваща велосипеди/електрически велосипеди“ ([32]). В допълнение към общия национален план за отрасъла за производство на велосипеди/електрически велосипеди, в 14-ия петгодишен план за велосипедите и електрическите велосипеди се предвиждат „регионални координирани стратегии за развитие“ ([33]). На десет региона и провинции ([34]) се указва да изградят предвидената структура на промишления отрасъл, за да се насърчи производството на велосипеди, електрически велосипеди и части за велосипеди с цел навлизане на чуждестранните пазари.

([25]) План за висококачествено развитие на преработвателната промишленост в провинция Jiangsu, стр. 42.
([26]) Пак там, стр. 27.
([27]) План за действие за насърчаване на стабилен напредък и качествено подобряване на промишлената икономика в провинция Zhejiang, стр. 2 и 15.
([28]) План за действие за развитие на промишлени клъстери от стратегическия стълб на съвременната лека и текстилна промишленост в провинция Guangdong (2021—2025 г.), стр. 12 и 15.
([29]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/72 („първоначалното разследване във връзка с *електрическите велосипеди от Китай*“).
([30]) 14-и 5-годишен план за велосипедите и електрическите велосипеди, стр. 3—4 и 13—14. На разположение в интернет на адрес: https://m.fx361.com/news/2021/1104/9062073.html.
([31]) Пак там, стр. 59 и 62—63.
([32]) Пак там, стр. 27 и 28.
([33]) Пак там, стр. 35—37.
([34]) Tianjin, зона за съвместно развитие на велосипеди и части Wuqing, провинция Hebei, провинция Jiangsu, база за износ на велосипеди Suzhou, провинция Zhejiang, зона за концентрация на производството и износа на електрически велосипеди Taizhou, провинция Guangdong, промишлена зона за НИРД и проектиране на спортни велосипеди Foshan и провинция Guangxi.

(53) Друг важен политически документ е Ръководното становище относно насърчаването на висококачественото развитие на леката промишленост, в което се предвиждат няколко мерки за подпомагане на китайския отрасъл за производство на велосипеди, електрически велосипеди и компоненти за велосипеди ([35]). Целта на становището е да се насърчат иновациите и производството на всички видове велосипеди и електрически велосипеди и да се развие производството на акумулаторни батерии за цифровата и екологичната трансформация. Това трябва да се постигне чрез мерки за фискална и финансова подкрепа, чрез създаването на интегрирани промишлени клъстери и чрез осигуряването на предимства посредством политиките „Пояс и път“ и „Глобализиране на дейността“ ([36]).

Произведено в Китай 2025

(54) „Произведено в Китай 2025“ е ръководена от държавата промишлена политика, чиято цел е КНР да заеме господстващо положение в световното високотехнологично производство чрез правителствени субсидии, държавни предприятия и придобиване на интелектуална собственост, като по този начин се заменят чуждестранните мощности ([37]). Службата на търговския представител на Съединените щати (USTR) също установи, че китайската държава е създала фондове с налични над 500 милиарда щатски долара с цел подпомагане на определените отрасли ([38]).

(55) В политиката „Произведено в Китай 2025“ са включени мерки, които са от пряко значение за производството на електрически велосипеди, чрез изброяване на стратегическите задачи, предвидени за изпълнение до 2025 г., включително повишаването на „усилията за научноизследователска и развойна дейност в областта на авангардните енергоспестяващи и екологосъобразни технологии, процеси и оборудване“, засилване на „научноизследователската и развойната дейност във връзка с екологосъобразни продукти, по-широко прилагане на технологии за олекотяване, ниска консумация на енергия и бързо възстановяване, както и постоянно насърчаване на енергийната ефективност на крайни продукти, ползващи електроенергия, включително двигатели, бойлери, двигатели с вътрешно горене и електрически уреди, […] включително енергичното насърчаване на екологосъобразното и нисковъглеродно развитие на отраслите за нови суровини, нови енергийни източници и производство на оборудване от висок клас“ ([39]).

Решение № 40

(56) Решение № 40 на Държавния съвет е правен документ, публикуван през 2005 г., чиято цел е да насърчи преструктурирането на промишлеността в Китай чрез насърчаване на развитието на високотехнологичните отрасли и премахването на остарелите производствени мощности ([40]). Каталогът с насоки за преструктуриране на промишлеността, който е мярка за изпълнение на Решение № 40, съдържа изключително важни насоки за ПКНР как да управлява инвестиционни проекти и как да изготвя и провежда политики в областта на публичното финансиране, данъчното облагане, кредитирането, вноса и износа, както и ползването на земя ([41]).

(57) В Решение № 40, което е правно обвързващо за публичните органи и икономическите оператори в КНР, различните промишлени сектори се класифицират в три категории, а именно: насърчавани, ограничени и забранени проекти. Съгласно Решение № 40 няколко сектора от значение са определени като насърчавани, като те получават няколко субсидии (Държавният съвет дава указания на всички китайски финансови институции да осигуряват кредитна подкрепа и се ангажира с изпълнението на „други преференциални политики по отношение на насърчаваните проекти“). По-специално акумулаторните батерии и олекотените материали са класифицирани в категорията „насърчавани“ (съгласно глава XIX) в изданието на Каталога с насоки за преструктуриране на промишлеността от 2019 г. ([42]).

([35]) Ръководно становище относно насърчаването на висококачественото развитие на леката промишленост, 2022 г., на разположение в интернет на адрес: http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm.

([36]) Пак там, точки 17, 18, 20, 21 и 23.

([37]) Известие на Държавния съвет относно публикуването на „Произведено в Китай 2025“, на разположение на адрес: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.

([38]) USTR, Доклад от 2019 г. до Конгреса относно спазването от Китай на изискванията на СТО, март 2020 г., стр. 31 (на разположение на адрес: https://ustr.gov/sites/default/files/2019_Report_on_China%E2%80%99s_WTO_Compliance.pdf).

([39]) Известие на Държавния съвет относно публикуването на „Произведено в Китай 2025“ (на разположение на адрес: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf).

([40]) На разположение на адрес: http://www.asianlii.org/cn/legis/cen/laws/tpopisa783/.

([41]) Решение на Държавния съвет за приемане и изпълнение на „Временни разпоредби № 40 за насърчаване на промишленото преструктуриране“ (2005 г.); Каталог с насоки за преструктуриране на промишлеността (2019 г.) (на разположение на адрес: https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

([42]) Каталог с насоки за преструктуриране на промишлеността (2019 г.), стр. 17 (на разположение на адрес: https://www.gov.cn/xinwen/2019- 11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

(58) Освен това производството на части за велосипеди, и по-специално на акумулаторни батерии и на леки метали за рамки за велосипеди, е включено в списъка на „насърчаваните отрасли“ в Каталога на насърчаваните отрасли за чуждестранните инвестиции (издание от 2020 г.) ([43]).

Заключения

(59) Въз основа на гореизложеното и при липсата на информация, която да сочи друго, следва, че електрическите велосипеди и веригата им на доставките продължават да са част от „насърчаваните“ от ПКНР отрасли, в резултат на което ПКНР продължава да им осигурява подкрепа, която включва достъп до преференциално финансиране, освобождаване от данъчно облагане, материали за влагане срещу по-ниско от адекватното възнаграждение (земя, акумулаторни батерии, двигатели и др.), както и достъп до програми за отпускане на безвъзмездни средства на национално, регионално и местно равнище.

3.3. Субсидии и програми за субсидиране, разгледани в настоящия преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките

(60) С оглед на липсата на съдействие Комисията взе решение да проучи съгласно член 28 от основния регламент, първо, дали подлежалите на изравняване при първоначалното разследване субсидии, посочени в искането за преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките, са продължили да водят до реализиране на полза за отрасъла за производство на електрически велосипеди в КНР през разследвания период в рамките на прегледа и второ, вероятността субсидирането да продължи, ако изтече срокът на действие на мерките.

(61) Тези субсидии и програми за субсидиране са следните:

а) Преференциално финансиране

Заеми и кредитни линии

б) Застраховане на експортни кредити

в) Държавни доставки на стоки срещу по-ниско от адекватното възнаграждение

Предоставяне на двигатели срещу по-ниско от адекватното възнаграждение

Доставки на акумулаторни батерии срещу по-ниско от адекватното възнаграждение

Предоставяне на права за ползване на земя срещу по-ниско от адекватното възнаграждение

г) Програми за освобождаване от преки данъци и за данъчни облекчения

Привилегии по отношение на данъка върху доходите на предприятията (ДДП) за предприятия в областта на високите и новите технологии

Облекчения по ДДП за разходи за научноизследователска и развойна дейност

Освобождаване от данък върху доходите от дивиденти между отговарящи на критериите местни предприятия

д) Програми за освобождаване от косвени данъци и вносни мита

Освобождаване от ДДС и отстъпки при вносните мита за използването на внесено оборудване и технологии

е) Програми за отпускане на безвъзмездни средства

Безвъзмездни средства, предоставяни по конкретен повод от общински/регионални органи

3.4. Преференциално финансиране (заеми, кредитни линии)

3.4.1. *Констатации от първоначалното разследване*

(62) При първоначалното разследване ([44]) Комисията установи, че държавните банки са публични органи, тъй като изпълняват правителствени функции и по този начин упражняват държавна власт. Алтернативно Комисията също така установи, че във всеки случай ПКНР е упълномощило тези банки или им е възложило да изпълняват функции, които обикновено се упражняват от правителството по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), точка iv) от основния регламент.

([43]) Каталог на насърчаваните отрасли за чуждестранните инвестиции, точки 129, 268, 269, 271 и 304 (издание от 2022 г., на разположение на адрес: https://www.china-briefing.com/news/wp-content/uploads/2021/01/Catalogue-of-Encouraged-Industries-for-Foreign-Investment-Edition-2020.pdf).

([44]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/72, раздел 3.5.1.

(63) Въз основа на нормативната правна уредба, приложима към финансовия сектор в КНР, а именно член 34 от Закона за търговските банки, член 15 от Общите правила относно отпускането на заеми и Решение № 40, Комисията също така установи, че частните търговски банки в Китай са упълномощени от държавата или тя им е възложила — по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), точка iv) от основния регламент — да провеждат правителствената политика ([45]).

(64) Поради това в първоначалното разследване Комисията стигна до заключението, че всички финансови институции, развиващи дейност в Китай, изпълняват правителствената политика и предоставят заеми и кредитни линии ([46]) с преференциални лихвени проценти на отрасъла за производство на електрически велосипеди, който се счита за насърчаван отрасъл.

(65) Беше установено, че е налице полза по смисъла на член 3, параграф 2 и член 6, буква б) от основния регламент, доколкото заемите и кредитните линии са били предоставяни при по-благоприятни условия в сравнение с тези, от които получателят би могъл да се ползва на свободен пазар. Ползата за получателите се равнява на разликата между размера на лихвата, който дружеството заплаща в действителност, и размера, който дружеството би заплатило за сравним търговски заем/кредитна линия на свободния пазар ([47]).

(66) Тази програма за субсидиране бе счетена за специфична по смисъла на член 4, параграф 2, буква а) от основния регламент, тъй като отпускащите заеми институции предоставят преференциални заеми и кредитни линии само на ограничен брой дружества/отрасли, които се считат за ключови/стратегически отрасли от ПКНР, сред които е отрасълът за производство на електрически велосипеди.

(67) Установеният при първоначалното разследване процент на субсидиране съгласно тази схема е между 0,23 % и 2,77 % за включените в извадката оказали съдействие дружества.

3.4.2. *Продължаване на програмата за субсидиране*

(68) В искането за преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките заявителят представи доказателства, че отрасълът за производство на електрически велосипеди в КНР продължава да се ползва от преференциално финансиране след налагането на първоначалните мерки ([48]).

(69) Според заявителя китайските държавни банки продължават да доминират китайската банкова система, поради което изпълняват централна роля при подпомагането и финансирането на отраслите, определени като насърчавани от ПКНР. Той също така твърди, че преференциалното финансиране от държавните банки е нараснало от 2021 г. насам, по-специално във връзка с насърчаването на чистата енергия, екологосъобразния транспорт, намаляването на въглерода и трансформацията на традиционните отрасли, насочена към икономии на енергия ([49]).

(70) Предоставените доказателства, събрани от заявителя, показват, че производителите на електрически велосипеди са продължили да получават преференциални заеми и кредитни линии от китайските банки. Такива заеми и кредитни линии са посочени в годишните доклади на редица производствени дружества. Например във финансовия си отчет за 2022 г. производителят на електрически велосипеди Yadea посочва два безлихвени заема от местните власти за изграждането на нови производствени съоръжения в размер съответно на 460 и 39 млн. CNY ([50]). Друг производител на електрически велосипеди — JoyKie — също е получил кредитни линии от няколко китайски банки през 2022 г. ([51]). Въпреки че условията както на заемите, така и на кредитните линии представляват поверителни търговски документи, заявителят твърди, че подобно на първоначалното разследване такива заеми и кредитни линии са продължили да се предоставят при преференциални условия с оглед на факта, че отрасълът за производство на електрически велосипеди продължава да бъде насърчаван отрасъл.

([45]) Пак там, съображения 218—222.
([46]) Пак там, съображения 222 и 297.
([47]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/72, раздели 3.5.4.2 и 3.5.4.3.
([48]) Вж. точки 63—87 и съответните приложения от публичната версия на искането за преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките.
([49]) Искане за преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките, приложение 40.
([50]) Приложение 11 към искането за преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките, годишен доклад на Yadea за 2022 г., стр. 179 и 184.
([51]) Приложение 11 към искането за преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките, годишен доклад на JoyKie за 2022 г., стр. 107 и сл. и 508.

(71) Комисията установи, че през разследвания период в рамките на прегледа в Китай е продължила да се прилага общата правна уредба, която е била в сила по време на първоначалното разследване и която е насочвала финансовите институции да се съобразяват с целите на промишлената политика при вземането на финансови решения. Действително след първоначалното разследване китайската държава допълнително е засилила своя контрол върху финансовия пазар, за да обслужва по-добре интересите на реалната икономика и да изпълнява целите на промишлените политики на Китай, не на последно място чрез канализиране на средства към приоритетни отрасли. Това е видно по-специално от i) член 34 от Закона за банковото дело, който гласи, че „търговските банки извършват дейността си по кредитиране в съответствие с нуждите на националното икономическо и социално развитие, като изпълняват насоките, заложени в промишлената политика на държавата“, ii) член 15 от Общите правила относно отпускането на заеми, с който се установява, че лихвите върху заеми може да се субсидират, когато са в съответствие с държавната политика за насърчаване на растежа на определени отрасли и области на икономиката, и iii) Решение № 40, с което някои промишлени сектори се определят за „насърчавани“, като те следва да се ползват от привилегирован достъп до кредитиране ([52]).

(72) В това отношение Комисията припомня, че в рамките на разследването (вж. съображение 59) е установила, че отрасълът за производство на електрически велосипеди продължава да е насърчаван отрасъл в КНР.

(73) Системното инструментализиране на китайския сектор за финансиране с цел осъществяване на промишлените политики и осигуряване на преференциално финансиране на насърчаваните отрасли се потвърждава допълнително от констатациите на Комисията в няколко проведени наскоро антисубсидийни разследвания ([53]).

Специфичност

(74) С оглед на факта, че тази програма за субсидиране е ограничена само до дружества в насърчаваните отрасли и не е достъпна за всички икономически сектори, Комисията установи, че тя е специфична по смисъла на член 4, параграф 2, буква а) от основния регламент.

Полза

(75) При липсата на съдействие от страна на китайските производители, ПКНР и финансовите институции в Китай Комисията не разполагаше с информация за конкретни дружества, въз основа на която да изчисли размера на получените субсидии през разследвания период в рамките на прегледа.

(76) При преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките обаче не е необходимо да се определи количествено точният размер на получените субсидии. Въз основа на наличните доказателства Комисията бе в състояние да заключи, че ПКНР е продължило да предоставя заеми и кредитни линии на отрасъла за производство на електрически велосипеди при преференциални условия в съответствие с политиката, установена в различни планове и други правни актове, в които отрасълът за производство на електрически велосипеди е посочен като насърчаван отрасъл. Директното прехвърляне на средства под формата на преференциално финансиране е продължило да бъде достъпно за дружествата от отрасъла за производство на електрически велосипеди през разследвания период в рамките на прегледа.

Заключение

(77) С оглед на изложените по-горе съображения и при липсата на доводи за обратното Комисията стигна до заключението, че отрасълът за производство на електрически велосипеди в Китай е продължил да се ползва от субсидии под формата на преференциални заеми и кредитни линии през разследвания период в рамките на прегледа. Предвид наличието на финансово участие, на реализирана полза и на специфичност тези програми за субсидиране продължават да се смятат за подлежащи на изравняване.

([52]) Работен документ на службите на Комисията относно значителните нарушения в икономиката на Китайската народна република за целите на разследванията за търговска защита, SWD(2024) 91 final, 10.4.2024 г. („докладът за Китай“), раздел 6.

([53]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1647, Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1123 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/328.

3.5. **Застраховане на експортни кредити**

3.5.1. *Констатации от първоначалното разследване*

(78) При първоначалното разследване Комисията установи, че китайските производители на електрически велосипеди са получавали субсидии под формата на застраховане на експортни кредити при преференциални условия ([54]).

(79) По-специално Комисията установи, че единственият доставчик в Китай на застраховки на експортни кредити — китайското дружество за експортно и кредитно застраховане (Sinosure) — е публичен орган, който изпълнява правителствени функции по отношение на сектора на електрическите велосипеди.

(80) Комисията също така установи, че Sinosure предоставя застраховки на експортни кредити на износители на електрически велосипеди при преференциални условия, т.е. под пазарните условия, като по този начин се реализира полза за производителите износители. Беше счетено, че ползата за получателите се равнява на разликата между размера на премията, която дружеството заплаща за краткосрочната застраховка, предоставена от Sinosure, и размера на премията, която дружеството би заплатило за съпоставима застраховка на експортен кредит при пазарни условия ([55]).

(81) Накрая, тъй като тази схема за субсидиране зависи от извършването на износ, Комисията стигна до заключението, че тя е специфична по смисъла на член 4, параграф 4, буква а) от основния регламент и следователно подлежи на изравняване.

(82) Установеният при първоначалното разследване процент на субсидиране съгласно тази схема е между 0 % и 0,50 % за включените в извадката оказали съдействие дружества.

3.5.2. *Продължаване на програмата за субсидиране*

(83) Подобно на ситуацията, възникнала при първоначалното разследване, Sinosure продължава да се притежава изцяло от китайската държава. Според заявителя в съответствие с дипломатическата, свързаната с международната търговия, промишлената, данъчната и финансовата политика на ПКНР на Sinosure е възложено да насърчава китайския износ и инвестиции, по-специално износа на високотехнологични капиталови стоки или на такива с висока добавена стойност, като предлага застраховане на експортни кредити срещу рискове от неизпълнение на плащанията.

(84) Правните основания за дейностите на Sinosure са същите като приложимите по време на първоначалното разследване, а именно Известието за изпълнение на стратегията за насърчаване на търговията посредством науката и технологиите чрез използването на застраховане на експортните кредити (Shang Ji Fa [2004 г.] № 368), издадено съвместно от Министерството на търговията и Sinosure, и Известието за публикуването на Експортния каталог на високотехнологични продукти от Китай от 2006 г. (Guo Ke Fa Ji Zi [2006 г.] № 16).

(85) Съгласно собствения уебсайт на Sinosure ([56]) то представлява държавно стратегическо застрахователно дружество, учредено и подпомагано от държавата в подкрепа на икономическото и външнотърговското развитие и сътрудничество на Китай. То насърчава китайския износ на стоки, технологии и услуги, по-специално износа на високотехнологични капиталови стоки и на такива с висока добавена стойност, като например механични и електрически продукти, като по този начин ефективно обслужва националните стратегии, осигурява прецизна подкрепа за развитието на предприятията и гарантира финансова устойчивост. Тъй като представлява стратегическа финансова институция, учредена с цел да се отговори на потребностите на икономическата глобализация и на икономическото и външнотърговското развитие на Китай, то посочва изрично, че ще се съсредоточи конкретно върху целта, свързана с обслужване на националните стратегии.

(86) Освен това остава непроменена ролята на Sinosure като платформа за подпомагане на правителствените политики, както е видно от съвместна покана от 2022 г. от Министерството на търговията и Sinosure за „подпомагане на предприятията да задълбочат традиционните експортни местоназначения и да навлязат на диверсифицирани пазари, с насочване на вниманието към предоставянето на услуги за кредитно застраховане за износ към държави по политиката „Пояс и път“, нововъзникващи пазари и партньори в зони за свободна търговия“ ([57]).

([54]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/72, раздел 3.6.
([55]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/72, съображение 362.
([56]) Искане за преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките, приложение 46, профил на Sinosure. Вж. също sinosure.com.cn/en/Sinosure/Profile/index.shtml.
([57]) Доклад за Китай, раздел 6.6.

(87) От това следва, че Sinosure продължава да бъде публичен орган, изпълняващ правителствени функции, по-специално по отношение на насърчаваните отрасли. Дружеството предлага застраховане на експортни кредити при по-благоприятни условия в сравнение с тези, от които получателят обичайно би се ползвал на пазара, или предоставя застрахователно покритие, което в противен случай изобщо не би било достъпно на пазара. Предвид факта, че китайският отрасъл за производство на електрически велосипеди, като част от отрасъла за производство на електрически превозни средства и за екологосъобразен транспорт, е насърчаван и насочен към износ отрасъл, Комисията стигна до заключението, че той продължава да се подпомага от Sinosure. Констатацията, че Sinosure продължава да предоставя кредитно застраховане на насърчаваните отрасли, се потвърждава допълнително от констатациите на Комисията в няколко проведени наскоро антисубсидийни разследвания ([58]).

Специфичност

(88) Субсидиите, предоставяни съгласно схемата за застраховане на експортни кредити, са специфични, тъй като не може да бъдат получени без осъществяване на износ, поради което зависят от извършването на износ по смисъла на член 4, параграф 4, буква а) от основния регламент.

Полза

(89) При липсата на отговори на въпросниците от страна на китайските производители, ПКНР и Sinosure Комисията не разполагаше с информация за конкретни дружества, въз основа на която да изчисли размера на получените субсидии през разследвания период в рамките на прегледа.

(90) При преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките обаче не е необходимо да се определи количествено точният размер на получените субсидии. Въз основа на наличните доказателства Комисията бе в състояние да заключи, че през разследвания период в рамките на прегледа Sinosure е продължило да предоставя застраховане на експортни кредити при преференциални условия в съответствие с политиката, установена в различни планове и други правни актове, в които отрасълът за производство на електрически велосипеди е посочен като насърчаван отрасъл.

Заключение

(91) С оглед на изложените по-горе съображения и при липсата на доводи за обратното Комисията стигна до заключението, че отрасълът за производство на електрически велосипеди в Китай е продължил да се ползва от субсидии под формата на застраховане на експортни кредити при преференциални условия. Предвид наличието на финансово участие, на реализирана полза и на специфичност тази програма за субсидиране продължава да се смята за подлежаща на изравняване.

3.6. **Държавни доставки на стоки срещу по-ниско от адекватното възнаграждение**

3.6.1. *Предоставяне на електрически двигатели*

3.6.1.1. Констатации от първоначалното разследване

(92) При първоначалното разследване беше установено, че китайските производители на електрически велосипеди са получавали субсидии под формата на двигатели срещу по-ниско от адекватното възнаграждение ([59]).

(93) На първо място, Комисията потвърди, че китайският вътрешен пазар за двигатели като цяло е доминиран от китайските местни доставчици, чийто пазарен дял е над 90 %. Тези доставчици са или държавни дружества, или членове на КАВ, и като такива са подчинени ключови оператори, упълномощени да изпълняват националната политика с оглед постигане на по-широките цели, свързани с производството на електрически велосипеди ([60]).

(94) На второ място, въз основа на различни правни документи, и по-специално на 12-ия петгодишен план за велосипедите и електрическите велосипеди, 13-ия петгодишен план за велосипедите и електрическите велосипеди и Плана за развитие на леката промишленост (2016—2020 г.), Комисията установи политиката на ПКНР за подобряване на качеството и ефективността на влаганите материали от основно значение за отрасъла за производство на електрически велосипеди, сред които са и двигателите, както и за доизграждане на веригата на доставките в отрасъла за производство на велосипеди, така че в Китай да бъде създадена вертикално интегрирана и автономна производствена верига за електрически велосипеди ([61]).

([58]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1647, Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/72 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/328.
([59]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/72, раздел 3.7.2.
([60]) Пак там, съображения 382—383.
([61]) Пак там, съображения 390—393.

(95) На трето място, Комисията установи, че отраслите за производство на електрически велосипеди и на двигатели са взаимосвързани и че развитието на отрасъла за производство на двигатели е от ключово значение за развитието на отрасъла за производство на електрически велосипеди. В тази връзка Комисията също така установи, че ПКНР е предоставяло субсидии на отрасъла за производство на двигатели, с които се цели повишаване на конкурентоспособността на цялата промишлена верига, включително на отрасъла за производство на електрически велосипеди. В съответствие с това Комисията стигна до заключението, че ПКНР е упълномощило или е възложило на китайските производители на двигатели да доставят на отрасъла за производство на електрически велосипеди двигатели срещу по-ниско от адекватното възнаграждение.

(96) При първоначалното разследване Комисията също така установи, че субсидиите под формата на двигатели срещу по-ниско от адекватното възнаграждение са специфични съгласно член 4, параграф 2, буква б) от основния регламент, тъй като само ограничен брой дружества/отрасли могат да се ползват от схемата, както и че е реализирана полза. При първоначалното разследване ползата за включените в извадката дружества беше изчислена чрез съпоставяне на вътрешните и експортните цени на двигателите на най-големия вътрешен доставчик на двигатели. Разликата, изразена като процент, бе приложена към цените, платени от включените в извадката производители износители, за закупуването на двигатели от местни доставчици ([62]).

(97) Установеният при първоначалното разследване процент на субсидиране съгласно тази схема е между 0,78 % и 5,44 % за включените в извадката оказали съдействие дружества.

3.6.1.2. Продължаване на програмата за субсидиране

(98) Заявителят посочи, че ПКНР е продължило да упълномощава или да възлага на китайския отрасъл за производство на двигатели да предоставя на отрасъла за производство на електрически велосипеди двигатели срещу по-ниско от адекватното възнаграждение ([63]).

(99) Според заявителя, подобно на ситуацията през първоначалния разследван период, китайските производители на двигатели са продължили да подлежат на различни планове на политиката, в които ПКНР указва предоставянето на публична подкрепа на отрасъла за производство на двигатели поради позицията му във веригата на доставките в отрасъла за производство на електрически велосипеди в Китай.

(100) В 14-ия петгодишен план за велосипедите и електрическите велосипеди ([64]) развитието на спомагателните електрически двигатели за електрическите велосипеди е посочено като един от основните научноизследователски проекти за членовете на КАВ. Освен това в доклада за анализ на осъществимостта на инвестициите в областта на научноизследователската и развойната дейност на китайския отрасъл за производство на двигатели за електрически велосипеди през периода 2022—2027 г. ([65]) също се потвърждава, че ПКНР предоставя субсидии за двигатели, чиято цел е да се повиши конкурентоспособността на цялата верига на отрасъла, която включва и отрасъла за производство на електрически велосипеди ([66]). Освен това с 14-ия 5-годишен план за национално икономическо и социално развитие на Китайската народна република и за представяне на дългосрочните цели за 2035 г. също се предоставя категорична подкрепа за интелигентната и екологосъобразна преработвателна промишленост от висок клас, като например производството на електрически велосипеди и двигатели за електрически велосипеди. Освен това, както е посочено в съображение 55 по-горе, в стратегията „Произведено в Китай 2025“ се предвижда засилване на „научноизследователската и развойната дейност в областта на авангардните енергоспестяващи и екологосъобразни технологии, процеси и оборудване“, засилване на „научноизследователската и развойната дейност във връзка с екологосъобразни продукти, по-широко прилагане на технологии за олекотяване, ниска консумация на енергия и бързо възстановяване, както и постоянно насърчаване на енергийната ефективност на крайни продукти, ползващи електроенергия, включително двигатели, бойлери, двигатели с вътрешно горене и електрически уреди, […] включително енергичното насърчаване на екологосъобразното и нисковъглеродно развитие на отраслите за нови суровини, нови енергийни източници и производство на оборудване от висок клас“.

(101) Заявителят също така предостави доказателства, че китайските производители на двигатели са продължили да получават значителни субсидии под формата на безвъзмездни средства, данъчни облекчения, преференциално финансиране и др. ([67]).

(102) При липсата на съдействие от страна на ПКНР или на който и да е китайски производител на двигатели Комисията стигна до заключението, че структурата на пазара за двигатели в Китай не се е променила след първоначалното разследване. Поради това и с оглед на изключително важното и принципно значение на отрасъла за производство на двигатели за развитието на насърчаваните отрасъл за производство на електрически велосипеди Комисията стигна до заключението, че ПКНР продължава да упълномощава или да възлага на производителите на двигатели в Китай да предоставят на отрасъла за производство на електрически велосипеди двигатели срещу по-ниско от адекватното възнаграждение, какъвто беше случаят при първоначалното разследване.

([62]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/72, раздел 3.7.2.7.
([63]) Искане за преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките, раздел 6.4, буква б), точка ii) и съответните приложения.
([64]) Искане за преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките, приложение 29.
([65]) Искане за преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките, приложение 60.
([66]) Искане за преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките, приложение 60.
([67]) Искане за преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките, точка 236 и приложение 11.

Специфичност

(103) Субсидиите, предоставяни по тази схема, са специфични съгласно член 4, параграф 2, буква а) от основния регламент, тъй като само ограничен брой дружества/отрасли могат да се ползват от схемата.

Полза

(104) При липсата на отговори на въпросниците от страна на китайските производители на електрически велосипеди, китайските производители на двигатели и ПКНР Комисията не разполагаше с информация за конкретни дружества, въз основа на която да изчисли размера на получените субсидии през разследвания период в рамките на прегледа.

(105) При преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките обаче не е необходимо да се определи количествено точният размер на получените субсидии. Въз основа на наличните доказателства Комисията все пак бе в състояние да заключи, че ПКНР е продължило да упълномощава или да възлага на производителите на двигатели в Китай да предоставят на производителите на електрически велосипеди двигатели срещу по-ниско от адекватното възнаграждение, което представлява финансово участие, водещо до реализиране на полза по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), точка iv) и член 6, буква г) от основния регламент.

Заключение

(106) С оглед на изложените по-горе съображения Комисията стигна до заключението, че отрасълът за производство на електрически велосипеди в Китай е продължил да се ползва от субсидии под формата на предоставяне на двигатели срещу по-ниско от адекватното възнаграждение. Тъй като това представлява финансово участие, водещо до реализиране на полза, и е специфично, субсидиите по тази схема подлежат на изравняване.

3.6.2. *Предоставяне на акумулаторни батерии*

3.6.2.1. Констатации от първоначалното разследване

(107) При първоначалното разследване беше установено, че китайските производители на електрически велосипеди са получавали субсидии под формата на акумулаторни батерии срещу по-ниско от адекватното възнаграждение ([68]).

(108) На първо място, Комисията потвърди, че голям дял акумулаторни батерии, доставяни на отрасъла за производство на електрически велосипеди, се произвежда в Китай от (частично) държавни производители и членове на КАВ, които като такива са подчинени ключови оператори, упълномощени да изпълняват националната политика с оглед постигане на по-широките цели, свързани с производството на електрически велосипеди ([69]).

(109) На второ място, въз основа на различни правни документи (за политиката), по-специално Плана за развитие на леката промишленост (2016—2020 г.), плана „Произведено в Китай 2025“, 12-ия и 13-ия петгодишен план за отрасъла за производство на акумулаторни батерии и доклада („Задълбочен анализ на отрасъла за производство на литиевойонни акумулаторни батерии за електрически велосипеди през периода 2018—2023 г. и доклад с насоки относно 13-ия петгодишен план за развитие“) Комисията установи политиката на ПКНР за подпомагане на отрасъла за производство на акумулаторни батерии и за по-нататъшно интегриране на отраслите за производство на акумулаторни батерии и на електрически велосипеди чрез задълбочено сътрудничество и съюзи. В тези документи за политиката допълнително се потвърждава съществуването на политика за субсидиране на електрическите велосипеди с акумулаторни батерии с цел насърчаване на засиленото използване и износа на електрически велосипеди. Поради това при първоначалното разследване Комисията стигна до заключението, че отрасълът за производство на акумулаторни батерии е подкрепян отрасъл, който може да се ползва от редица субсидии и който е тясно свързан с отрасъла за производство на електрически велосипеди ([70]).

(110) На трето място, Комисията също така установи, че отраслите за производство на електрически велосипеди и на литиевойонни акумулаторни батерии са взаимосвързани и че ПКНР следва политика, съгласно която отрасълът за производство на акумулаторни батерии следва да намали своите разходи и цени чрез субсидии, за да се насърчи отрасълът за производство на електрически велосипеди. В съответствие с това Комисията стигна до заключението, че ПКНР е упълномощило или е възложило на китайските производители на акумулаторни батерии да доставят на отрасъла за производство на електрически велосипеди акумулаторни батерии срещу по-ниско от адекватното възнаграждение.

([68]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/72, раздел 3.7.3.
([69]) Пак там, съображения 443—445.
([70]) Пак там, съображения 452—461.

(111) При първоначалното разследване ползата за включените в извадката дружества беше изчислена чрез съпоставяне на вътрешните и експортните цени на акумулаторните батерии на единствения оказал съдействие вътрешен доставчик на акумулаторни батерии. Разликата, изразена като процент, беше приложена към цените, платени от включените в извадката производители износители, за закупуването на акумулаторни батерии от местни доставчици ([71]).

(112) При първоначалното разследване Комисията също така установи, че субсидиите под формата на акумулаторни батерии срещу по-ниско от адекватното възнаграждение са специфични съгласно член 4, параграф 2, буква а) от основния регламент, тъй като само ограничен брой дружества/отрасли могат да се ползват от схемата.

(113) Установеният при първоначалното разследване процент на субсидиране съгласно тази схема е между 0,38 % и 8,97 % за включените в извадката оказали съдействие дружества.

3.6.2.2. Продължаване на програмата за субсидиране

(114) Заявителят посочи, че ПКНР е продължило да упълномощава или да възлага на китайския отрасъл за производство на акумулаторни батерии да предоставя на отрасъла за производство на електрически велосипеди акумулаторни батерии срещу по-ниско от адекватното възнаграждение ([72]).

(115) Според заявителя, подобно на ситуацията през първоначалния разследван период, за китайските производители на акумулаторни батерии са продължили да се прилагат различни планове на политиката, в които ПКНР указва предоставянето на публична подкрепа на отрасъла за производство на литиевойонни акумулаторни батерии поради позицията му във веригата на доставките в отрасъла за производство на електрически велосипеди в Китай.

(116) Заявителят се позовава на 14-ия петгодишен план за велосипедите и електрическите велосипеди (2012—2025 г.), в който разработването на литиевойонни акумулаторни батерии за електрически велосипеди е посочено като основен приоритет за членовете на КАВ. В тази връзка се припомня, че няколко производители на акумулаторни батерии в Китай членуват в КАВ. Китайският отрасъл за производство на акумулаторни батерии също така се подпомага по стратегията „Произведено в Китай 2025“ и по 13-ия петгодишен план за отрасъла за производство на акумулаторни батерии, приет от китайската Асоциация на отраслите за производство на химическа и физическа енергия ([73]). В доклада за анализ на осъществимостта на инвестициите в областта на научноизследователската и развойната дейност на китайския отрасъл за производство на литиевойонни акумулаторни батерии за електрически велосипеди през периода 2022—2027 г. се потвърждава, че китайският отрасъл за производство на акумулаторни батерии продължава да се подпомага ([74]).

(117) Заявителят също така предостави доказателства, че китайските производители на акумулаторни батерии са продължили да получават значителни субсидии под формата на безвъзмездни средства, данъчни облекчения, преференциално финансиране и др. ([75]).

(118) От посоченото следва, че отрасълът за производство на акумулаторни батерии в Китай продължава да бъде насърчаван отрасъл, който може да се ползва от различни субсидии и е тясно взаимосвързан с развитието на отрасъла за производство на електрически велосипеди.

(119) При липсата на съдействие от страна на ПКНР или на който и да е китайски производител на акумулаторни батерии Комисията стигна до заключението, че структурата на пазара за акумулаторни батерии в Китай не се е променила след първоначалното разследване. Поради това и с оглед на принципното значение на отрасъла за производство на акумулаторни батерии за развитието на насърчавания отрасъл за производство на електрически велосипеди Комисията стигна до заключението, че ПКНР продължава да упълномощава или да възлага на производителите на акумулаторни батерии в Китай да предоставят на отрасъла за производство на електрически велосипеди акумулаторни батерии срещу по-ниско от адекватното възнаграждение, какъвто беше случаят при първоначалното разследване.

Специфичност

(120) Субсидиите, предоставяни по тази схема, са специфични съгласно член 4, параграф 2, буква а) от основния регламент, тъй като само ограничен брой дружества/отрасли могат да се ползват от схемата.

([71]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/72, раздел 3.7.3.7.

([72]) Искане за преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките, раздел 6.4, буква б), точка iii) и съответните приложения.

([73]) 13-и 5-годишен план за отрасъла за производство на акумулаторни батерии, приет от китайската Асоциация на отраслите за производство на химическа и физическа енергия, глава V, раздел I.

([74]) Доклад за анализ на осъществимостта на инвестициите в областта на научноизследователската и развойната дейност на китайския отрасъл за производство на литиевойонни акумулаторни батерии за електрически велосипеди през периода 2022—2027 г.

([75]) Искане за преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките, различни годишни доклади в приложение 11.

Полза

(121) При липсата на отговори на въпросниците от страна на китайските производители на електрически велосипеди, китайските производители на акумулаторни батерии и ПКНР Комисията не разполагаше с информация за конкретни дружества, въз основа на която да изчисли размера на получените субсидии през разследвания период в рамките на прегледа.

(122) При преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките обаче не е необходимо да се определи количествено точният размер на получените субсидии. Въз основа на наличните доказателства Комисията все пак бе в състояние да заключи, че ПКНР е продължило да упълномощава или да възлага на производителите на акумулаторни батерии в Китай да предоставят на производителите на електрически велосипеди акумулаторни батерии срещу по-ниско от адекватното възнаграждение, което представлява финансово участие, водещо до реализиране на полза по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), точка iv) и член 6, буква г) от основния регламент.

Заключение

(123) С оглед на изложените по-горе съображения и при липсата на доводи за обратното Комисията стигна до заключението, че отрасълът за производство на електрически велосипеди в Китай е продължил да се ползва от субсидии под формата на предоставяне на акумулаторни батерии срещу по-ниско от адекватното възнаграждение. Тъй като това представлява финансово участие, водещо до реализиране на полза, и е специфично, субсидиите по тази схема подлежат на изравняване.

3.6.3. *Права за ползване на земя (ППЗ)*

3.6.3.1. Констатации от първоначалното разследване

(124) При първоначалното разследване беше установено, че китайските производители на електрически велосипеди са получавали субсидии под формата на права за ползване на земя срещу по-ниско от адекватното възнаграждение ([76]).

(125) По-конкретно Комисията установи, че в КНР не е имало функциониращ пазар за земя, а използването на външна референтна стойност показва, че плащаните цени за права за ползване на земя са били под пазарните. Предвид факта, че отрасълът за производство на електрически велосипеди е насърчаван и че при определяне на цените местните органи е трябвало да вземат предвид всеобхватните цели на политиката на ПКНР, включително предоставянето на преференциален достъп до земя на насърчаваните отрасли, Комисията стигна до заключението, че включените в извадката дружества в първоначалното разследване са получили земя срещу по-ниско от адекватното възнаграждение. Поради това предоставянето на права за ползване на земя срещу по-ниско от адекватното възнаграждение беше счетено за субсидия, водеща до реализиране на полза по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), точка iii) и член 3, параграф 2 от основния регламент.

(126) При първоначалното разследване ползата беше изчислена, като бе взета предвид разликата между средствата, действително платени за правата за ползване на земя от всеки от включените в извадката производители износители, и средствата, които обичайно би трябвало да се платят на базата на цените от Тайван, използвани като външна референтна цена. Общият размер на субсидията през разследвания период беше определен чрез използване на нормалния срок на правото на ползване на земя за промишлени цели, а именно 50 години ([77]).

(127) Комисията също така установи, че субсидията е специфична съгласно член 4, параграф 2, буква а) от основния регламент, тъй като само ограничен брой дружества/отрасли могат да се ползват от схемата.

(128) При първоначалното разследване Комисията установи, че размерът на субсидията по отношение на тази схема, изразен *ad valorem*, е между 0,43 % и 1,46 % за включените в извадката оказали съдействие дружества.

3.6.3.2. Продължаване на програмата за субсидиране

(129) В искането за преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките и в съответните приложения ([78]) заявителят представи доказателства, че китайските производители на електрически велосипеди са продължили да извличат ползи от правата на ползване на земя срещу по-ниско от адекватното възнаграждение.

([76]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/72, раздел 3.7.4.
([77]) Пак там, раздел 3.7.4, буква д).
([78]) Искане за преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките, раздел 6.4.а.

(130) Правната рамка, с която се урежда предоставянето на права за ползване на земя в КНР, е останала непроменена и такива права могат да бъдат получени единствено от съответните органи, които трябва да вземат предвид промишлената политика на ПКНР при разпределяне на правата за ползване на земя, вместо да се придържат стриктно към принципите на свободния пазар ([79]).

(131) Освен това в проведено наскоро антисубсидийно разследване Комисията установи, че насърчаваните отрасли, сред които и отрасълът за производство на електрически велосипеди, продължават да получават права за ползване на земя срещу по-ниско от адекватното възнаграждение ([80]).

(132) Накрая, нито ПКНР, нито който и да е производител износител предоставиха доказателства, които да показват, че насърчаваният отрасъл за производство на електрически велосипеди е спрял да извлича ползи от правата за ползване на земя срещу по-ниско от адекватното възнаграждение.

(133) Поради това Комисията стигна до заключението, че производителите на електрически велосипеди в Китай продължават да извличат ползи от субсидии под формата на права за ползване на земя срещу по-ниско от адекватното възнаграждение, като по този начин се реализира полза за получаващите дружества.

Специфичност

(134) Субсидиите, предоставяни по тази схема, са специфични съгласно член 4, параграф 2, буква а) от основния регламент, тъй като само ограничен брой дружества/отрасли могат да се ползват от схемата.

Полза

(135) При липсата на отговори на въпросниците от страна на китайските производители на електрически велосипеди и ПКНР Комисията не разполагаше с информация за конкретни дружества, въз основа на която да изчисли размера на получените субсидии през разследвания период в рамките на прегледа.

(136) При преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките обаче не е необходимо да се определи количествено точният размер на получените субсидии. Въз основа на наличните доказателства Комисията все пак бе в състояние да заключи, че ПКНР е продължило да предоставя на производителите на електрически велосипеди права за ползване на земя срещу по-ниско от адекватното възнаграждение, което представлява финансово участие, водещо до реализиране на полза по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), точка iii) и член 6, буква г) от основния регламент.

Заключение

(137) С оглед на изложените по-горе съображения и при липсата на доводи за обратното Комисията стигна до заключението, че отрасълът за производство на електрически велосипеди в Китай е продължил да извлича ползи от субсидии под формата на права за ползване на земя срещу по-ниско от адекватното възнаграждение. Тъй като това представлява финансово участие, водещо до реализиране на полза, и е специфично, субсидиите по тази схема подлежат на изравняване.

3.7. **Програми за освобождаване от преки данъци и за данъчни облекчения**

3.7.1. *Привилегии по ДДП за предприятията в областта на високите и новите технологии*

3.7.1.1. Констатации от първоначалното разследване

(138) В съответствие с член 28 от китайския Закон за облагането на доходите на предприятията (ЗОДП) предприятията в областта на високите и новите технологии могат да се ползват от намалена данъчна ставка върху доходите в размер на 15 % вместо стандартната данъчна ставка в размер на 25 %.

(139) При първоначалното разследване Комисията установи, че въпросното данъчно намаление представлява субсидия по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), точка ii) и член 3, параграф 2 от основния регламент, тъй като то предполага финансово участие под формата на приходи, от които се е отказало ПКНР, което води до реализиране на полза за засегнатите дружества. Предвид факта, че от субсидията могат да се ползват само дружества, признати за предприятия в областта на високите и новите технологии в подпомагани от държавата сектори, Комисията също така стигна до заключението, че субсидията е специфична и следователно подлежи на изравняване.

([79]) Доклад за Китай, глава 9.

([80]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1647, Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1123, Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/72 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/328.

(140) При първоначалното разследване бе установено, че няколко производители на електрически велосипеди са извлекли ползи от тази схема за субсидиране. Ползата беше изчислена като разликата между общия дължим данък при стандартната данъчна ставка и при намалената данъчна ставка.

(141) Установеният при първоначалното разследване процент на субсидиране съгласно тази схема за субсидиране е между 0 % и 0,70 % за включените в извадката оказали съдействие дружества.

3.7.1.2. Продължаване на програмата за субсидиране

(142) Заявителят твърди, че производителите на електрически велосипеди в Китай са продължили да се ползват от тази схема за субсидиране и предостави доказателства, че многобройни производители на електрически велосипеди са счетени за предприятия в областта на високите и новите технологии и следователно за допустими за субсидията ([81]). Заявителят също така предостави доказателства под формата на годишни доклади, че няколко производители на електрически велосипеди де факто са се ползвали от схемата след първоначалния разследван период ([82]).

(143) Освен това Комисията не разполагаше с никакви доказателства или основания, за да смята, че схемата за субсидиране не се е прилагала през разследвания период в рамките на прегледа.

(144) Поради това Комисията стигна до заключението, че производителите на електрически велосипеди в Китай са продължили да се ползват от субсидии под формата на данъчно облекчение за предприятия в областта на високите и новите технологии, като това е довело до полза за тях.

Специфичност

(145) Субсидиите, предоставяни по тази схема, са специфични съгласно член 4, параграф 2, буква а) от основния регламент, тъй като само ограничен брой дружества/отрасли могат да се ползват от схемата.

Полза

(146) При липсата на отговори на въпросниците от страна на китайските производители на електрически велосипеди и ПКНР Комисията не разполагаше с информация за конкретни дружества, въз основа на която да изчисли размера на получените субсидии през разследвания период в рамките на прегледа.

(147) При преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките обаче не е необходимо да се определи количествено точният размер на получените субсидии. Независимо от това, въз основа на наличните доказателства, Комисията стигна до заключението, че ПКНР е продължило да предоставя намаление на данъка върху доходите, което представлява финансово участие, водещо до реализиране на полза по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), точка ii) и член 3, параграф 2 от основния регламент.

Заключение

(148) С оглед на изложените по-горе съображения и при липсата на доводи за обратното Комисията стигна до заключението, че отрасълът за производство на електрически велосипеди в Китай е продължил да се ползва от субсидии под формата на приходи, от които правителството се е отказало. Тъй като това представлява финансово участие, водещо до реализиране на полза, и е специфично, субсидиите по тази схема подлежат на изравняване.

3.7.2. *Облекчения по ДДП за разходи за научноизследователска и развойна дейност*

3.7.2.1. Констатации от първоначалното разследване

(149) С член 30, параграф 1 от китайския ЗОДП се предвижда данъчно облекчение за научноизследователска и развойна дейност, като дружествата имат право на преференциално данъчно облагане за разходи за НИРД във връзка с разработването на нови технологии, нови продукти и нова апаратура в някои определени от държавата високотехнологични приоритетни области.

([81]) Искане за преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките, приложение 52.
([82]) Искане за преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките, приложение 11.

(150) При първоначалното разследване Комисията установи, че въпросното данъчно облекчение за НИРД представлява субсидия по смисъла на член 3, буква а), точка ii) и член 3, параграф 2 от основния регламент, тъй като то предполага финансово участие под формата на приходи, от които се е отказало ПКНР, което води до реализиране на полза за засегнатите дружества, равняваща се на спестения данък.

(151) Комисията също така установи, че субсидията е специфична, тъй като е ограничена до предприятия, които са направили разходи за НИРД в някои определени от държавата високотехнологични приоритетни области, сред които е и отрасълът за производство на електрически велосипеди.

(152) Установеният при първоначалното разследване процент на субсидиране съгласно тази схема за субсидиране е между 0 % и 0,51 % за включените в извадката оказали съдействие дружества.

3.7.2.2. Продължаване на програмата за субсидиране

(153) Заявителят предостави доказателства, че производителите на електрически велосипеди продължават да се считат за предприятия в областта на високите и новите технологии (вж. съображение 142), извършващи дейност в насърчаван отрасъл. Заявителят също така предостави множество доказателства, че няколко производители на електрически велосипеди извършват значителни разходи за НИРД, които са се увеличили след първоначалното разследване.

(154) Освен това на Комисията не бяха предоставени никакви доказателства или основания, за да смята, че схемата за субсидиране не се е прилагала през разследвания период в рамките на прегледа или че правните разпоредби, с които се регламентира, са се променили.

(155) Поради това Комисията стигна до заключението, че производителите на електрически велосипеди в Китай са продължили да се ползват от субсидии под формата на преференциално данъчно облагане за разходи за НИРД.

Специфичност

(156) Субсидиите, предоставяни по тази схема, са специфични съгласно член 4, параграф 2, буква а) от основния регламент, тъй като само ограничен брой дружества/отрасли могат да се ползват от схемата.

Полза

(157) При липсата на отговори на въпросниците от страна на китайските производители на електрически велосипеди и ПКНР Комисията не разполагаше с информация за конкретни дружества, въз основа на която да изчисли размера на получените субсидии през разследвания период в рамките на прегледа.

(158) При преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките обаче не е необходимо да се определи количествено точният размер на получените субсидии. Независимо от това, въз основа на наличните доказателства, Комисията счете, че отрасълът за производство на електрически велосипеди в Китай е продължил да се ползва от субсидии под формата на преференциално данъчно облагане за разходи за НИРД, което представлява финансово участие, водещо до реализиране на полза по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), точка ii) и член 3, параграф 2 от основния регламент.

Заключение

(159) С оглед на изложените по-горе съображения и при липсата на доводи за обратното Комисията стигна до заключението, че отрасълът за производство на електрически велосипеди в Китай е продължил да се ползва от субсидии под формата на приходи, от които правителството се е отказало. Тъй като това представлява финансово участие, водещо до реализиране на полза, и е специфично, субсидиите по тази схема подлежат на изравняване.

3.7.3. *Освобождаване от данък върху доходите от дивиденти между отговарящи на критериите местни предприятия*

3.7.3.1. Констатации от първоначалното разследване

(160) Освобождаването от данък върху доходите от дивиденти е предвидено в членове 25—26 от ЗОДП и член 83 от Правилника за прилагане на ЗОДП.

(161) При първоначалното разследване Комисията установи, че това освобождаване от данък представлява субсидия по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), точка ii) и член 3, параграф 2 от основния регламент, тъй като се предоставя финансово участие под формата на приходи, от които се е отказало ПКНР, което води до реализиране на полза за съответното дружество, равняваща се на разликата между размера на нормално начислявания данък и размера на данъка, който съответното дружество заплаща в действителност. Комисията също така установи, че субсидията е специфична, тъй като законодателството ограничава прилагането до определени дружества.

(162) Комисията установи, че размерът на субсидията по тази схема за субсидиране, изразен *ad valorem*, е между 0 % и 0,04 % за включените в извадката оказали съдействие дружества.

3.7.3.2. Продължаване на програмата за субсидиране

(163) В искането за преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките заявителят предостави доказателства, че някои производители на електрически велосипеди в Китай са големи корпоративни групи, състоящи се от няколко китайски дружества и правни субекти, поради което те ще имат право да продължат да се ползват от тази схема за субсидиране.

(164) Освен това на Комисията не бяха предоставени никакви доказателства или основания, за да смята, че схемата за субсидиране не се е прилагала през разследвания период в рамките на прегледа или че правните разпоредби, с които се регламентира, са се променили.

(165) Поради това Комисията стигна до заключението, че производителите на електрически велосипеди в Китай са продължили да се ползват от субсидии под формата на освобождаване от данък върху доходите от дивиденти между отговарящи на критериите местни предприятия.

Специфичност

(166) Субсидиите, предоставяни по тази схема, са специфични съгласно член 4, параграф 2, буква а) от основния регламент, тъй като само ограничен брой дружества/отрасли могат да се ползват от схемата.

Полза

(167) При липсата на отговори на въпросниците от страна на китайските производители на електрически велосипеди и ПКНР Комисията не разполагаше с информация за конкретни дружества, въз основа на която да изчисли размера на получените субсидии през разследвания период в рамките на прегледа.

(168) При преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките обаче не е необходимо да се определи количествено точният размер на получените субсидии. Независимо от това, въз основа на наличните доказателства и при липсата на доводи за обратното, Комисията счете, че отрасълът за производство на електрически велосипеди в Китай е продължил да се ползва от субсидии под формата на освобождаване от данък върху доходите от дивиденти между отговарящи на критериите местни предприятия, което представлява финансово участие, водещо до реализиране на полза по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), точка ii) и член 3, параграф 2 от основния регламент.

Заключение

(169) С оглед на изложените по-горе съображения Комисията стигна до заключението, че отрасълът за производство на електрически велосипеди в Китай е продължил да се ползва от субсидии под формата на приходи, от които правителството се е отказало. Тъй като това представлява финансово участие, водещо до реализиране на полза, и е специфично, субсидиите по тази схема подлежат на изравняване.

3.8. **Програми за отпускане на безвъзмездни средства**

3.8.1. *Безвъзмездни средства, предоставяни по конкретен повод от общински/регионални/национални органи*

3.8.1.1. Констатации от първоначалното разследване

(170) При първоначалното разследване Комисията установи, че производителите на електрически велосипеди в КНР са получили многобройни индивидуални безвъзмездни средства, предоставяни по конкретен повод от органите на различни равнища, а именно на национално равнище или на равнище провинция, град, окръг или област. Тези безвъзмездни средства са предоставяни по различни причини и с различни цели, например патентни фондове, фондове и награди за наука и технологии, фондове за бизнес развитие, фондове за насърчаване на износа, безвъзмездни средства за участие в изложби, безвъзмездни средства за модернизация на производственото оборудване, безвъзмездни средства за подпомагане на професионалното обучение и различни други безвъзмездни средства за общо подпомагане.

(171) Безвъзмездните средства бяха счетени за субсидии по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), точка ii) и член 3, параграф 2 от основния регламент. Освен това беше установено, че те са специфични, тъй като Комисията счете, че те са ограничени до определени дружества или до конкретни проекти в специфични региони и/или до отрасъла за производство на електрически велосипеди. За някои безвъзмездни средства беше установено също, че са зависими от извършването на износ.

(172) При първоначалното разследване ползата бе изчислена като получената през разследвания период сума или като разпределената за разследвания период сума, когато сумата е била амортизирана през полезния живот на дълготрайния актив, за който се отнасят безвъзмездните средства ([83]).

(173) Комисията установи, че процентът на субсидиране по тази мярка е между 0,07 % и 0,25 % за включените в извадката оказали съдействие дружества.

3.8.1.2. Продължаване на програмата за субсидиране

(174) В искането за преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките заявителят предостави доказателства, че производителите на електрически велосипеди в Китай са продължили да получават значителни по размер индивидуални безвъзмездни средства, предоставяни по конкретен повод от общински и регионални органи ([84]), което показва, че правителствената подкрепа за отрасъла за производство на електрически велосипеди в Китай е всеобхватна, национална и системна.

(175) Освен това нито ПКНР, нито който и да е производител износител предоставиха доказателства или основания, за да се смята, че отрасълът за производство на електрически велосипеди в Китай вече няма да се ползва от тези безвъзмездни средства. Действително, с оглед на факта, че въпросният отрасъл е насърчаван отрасъл и че развитието му е приоритет за ПКНР, Комисията счете за невъзможно производителите на електрически велосипеди да не са продължили да получават многобройни и различни безвъзмездни средства, предоставяни по конкретен повод от органите на различни равнища на управлението, за да се гарантира, че развитието на отрасъла продължава в съответствие с националната промишлена политика.

(176) Поради това Комисията стигна до заключението, че производителите на електрически велосипеди в Китай са продължили да се ползват от субсидии под формата на различни безвъзмездни средства.

Специфичност

(177) При липсата на доводи за обратното Комисията стигна до заключението, че безвъзмездните средства, предоставяни по конкретен повод, са специфични поради същите основания като посочените в първоначалното разследване (вж. съображение 171).

Полза

(178) При липсата на отговори на въпросниците от страна на китайските производители на електрически велосипеди и ПКНР Комисията не разполагаше с информация за конкретни дружества, въз основа на която да изчисли размера на получените субсидии през разследвания период в рамките на прегледа.

(179) При преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките обаче не е необходимо да се определи количествено точният размер на получените субсидии. Независимо от това, въз основа на наличните доказателства и при липсата на доводи за обратното, Комисията счете, че отрасълът за производство на електрически велосипеди в Китай е продължил да се ползва от субсидии под формата на безвъзмездни средства, предоставяни по конкретен повод от органите на държавното управление на различни равнища, което представлява финансово участие, водещо до реализиране на полза по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), точка i) и член 3, параграф 2 от основния регламент.

Заключение

(180) С оглед на изложените по-горе съображения Комисията стигна до заключението, че отрасълът за производство на електрически велосипеди в Китай е продължил да се ползва от субсидии под формата на безвъзмездни средства. Тъй като това представлява финансово участие, водещо до реализиране на полза, и е специфично, субсидиите по тази схема подлежат на изравняване.

([83]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/72, съображение 571.

([84]) Искане за преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките, раздел 6.2, буква д) и съответните приложения.

3.9. **Общо заключение относно продължаването на субсидирането**

(181) При първоначалното разследване Комисията установи, че общият размер на подлежащите на изравняване субсидии, изразени *ad valorem*, е между 3,9 % и 17,2 % за включените в извадката оказали съдействие дружества. Освен това тя установи подлежащите на изравняване субсидии за невключените в извадката оказали съдействие дружества в размер на 9,2 % и приложимата в национален мащаб митническа ставка за всички други производители износители в размер на 17,2 %.

(182) С оглед на констатациите на Комисията по отношение на различните схеми и програми за субсидиране, разгледани по-горе, Комисията стигна до заключението, че през разследвания период в рамките на прегледа производителите на електрически велосипеди в Китай са продължили да се ползват от подлежащи на изравняване субсидии на равнище, което надхвърля de minimis.

(183) След разгласяването една от заинтересованите страни заяви, че заключението, че промишлеността за производство на електрически велосипеди в Китай е продължила да получава субсидии, е погрешно. В подкрепа на това твърдение бяха посочени изявления на трима представители на китайските производители на електрически велосипеди, в които се твърди, че не са били получени субсидии. С оглед на факта, че тези производители не са заявили интерес по време на разследването и не са оказали съдействие, Комисията счете, че изявленията им, които бяха представени без никакви доказателства, не може да бъдат приети. Поради това твърдението беше отхвърлено.

3.10. **Развитие на вноса, ако мерките бъдат отменени**

(184) В допълнение към констатацията за съществуването на продължаващо субсидиране през разследвания период в рамките на прегледа Комисията проучи вероятността от продължаване на субсидирания внос от засегнатата държава, ако мерките бъдат отменени. Бяха анализирани следните допълнителни елементи: производственият капацитет и свободният капацитет в КНР и привлекателността на пазара на Съюза.

3.10.1. *Производствен капацитет и свободен капацитет в КНР*

(185) При липсата на съдействие от страна на ПКНР и китайските производители износители Комисията основа констатациите си относно производствения капацитет и свободния капацитет в КНР на информацията, представена от заявителя в искането му за преглед.

(186) Наличната информация показа, че през разглеждания период в Китай съществува цялостен свръхкапацитет при производството на електрически велосипеди. Производственият капацитет ([85]) в Китай през този период беше изчислен на 130 милиона бройки годишно. Освен това китайското производство на обикновени велосипеди може лесно да се пренасочи към производството на електрически велосипеди с потенциален общ капацитет в размер на над 400 милиона бройки ([86]). Според проучването на пазара от страна на заявителя действителното производство и продажби в Китай възлизат на 57 милиона бройки годишно, което показва, че през разследвания период в рамките на прегледа свободният капацитет е бил 73 милиона бройки ([87]). Този свободен капацитет, който е почти петнадесет пъти повече от общото потребление на Съюза през същия период, би могъл да се изнася за Съюза, ако срокът на действие на настоящите мерки изтече.

(187) Въз основа на гореизложеното Комисията стигна до заключението, че китайските производители износители разполагат със значителен свободен капацитет, който биха могли да използват за износ за Съюза в големи количества на субсидирани цени, ако изтече срокът на действие на мерките.

([85]) Съгласно информацията, предоставена от заявителя въз основа на знанията му за пазара, информацията от уебсайтовете на голям брой китайски производители на електрически велосипеди и „Бяла книга относно китайския отрасъл за производство на двуколесни електрически превозни средства“, на разположение на адрес: https://m.thepaper.cn/baijahao_17589803 (последно посетен на 7 октомври 2024 г.). Вж. приложение 8 от искането, на разположение в Tron: Tron.tdi t24.000756.

([86]) Въз основа на знанията за пазара, с които разполага заявителят, и на уебсайтовете на известните китайски производители на електрически велосипеди. Вж. приложение 4 от искането, на разположение в Tron: Tron.tdi t24.000756.

([87]) Въз основа на източниците, посочени в бележки под линия 85 и 96. Вж. приложения 8 и 9 от искането, на разположение в Tron: Tron.tdi t24.000756.

3.10.2. *Привлекателност на пазара на Съюза*

(188) Въз основа на информацията, предоставена в искането, пазарът на Съюза за електрически велосипеди е продължил да бъде привлекателен за китайските износители. След първоначалното разследване вносът от КНР е намалял както в абсолютно, така и в относително изражение. От 2020 г. насам обаче, когато обемът на вноса от Китай е бил най-малък, вносът се е увеличил значително и почти се е удвоил въпреки действащите мерки (вж. таблица 2 по-долу). Пазарният дял, притежаван преди това от КНР, отчасти е бил зает от други трети държави, като Тайван, който е увеличил обема на износа си на продукта, предмет на прегледа, за Съюза след предишното разследване. Същевременно КНР е продължила да бъде вторият по големина износител на електрически велосипеди за Съюза през разследвания период в рамките на прегледа. Това показва, че Съюзът е продължил да бъде привлекателен пазар за износителите от КНР.

(189) Пазарът на Съюза за електрически велосипеди е един от най-големите в света, като потреблението през разследвания период в рамките на прегледа е възлизало на 4 979 000 бройки. Освен това, както е разяснено в искането за преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките, търсенето на електрически велосипеди се очаква да се повиши през следващите години в резултат (наред с други неща) на политиките в областта на околната среда в Съюза.

(190) Още повече, дори с действащите мерки китайският износ за Съюза е продължил и пазарният му дял не е незначителен, което показва, че пазарът на Съюза е продължил и ще продължава да бъде привлекателен за китайските производители износители.

(191) Поради това, въз основа на значителния свръхкапацитет в КНР и привлекателността на пазара на Съюза, Комисията стигна до заключението, че ако срокът на действие на настоящите мерки изтече, китайските производители износители вероятно ще продължат да осъществяват износ и ще увеличат износа си на субсидирани електрически велосипеди за Съюза в големи количества.

3.10.3. *Заключение относно продължаването на субсидирането*

(192) С оглед на констатациите си относно продължаването на субсидирането през разследвания период в рамките на прегледа и относно вероятното развитие, свързано с увеличаване на износа за Съюза, ако срокът на действие на мерките изтече, Комисията стигна до заключението, че съществува голяма вероятност изтичането на изравнителните мерки върху вноса на електрически велосипеди от КНР да доведе до продължаване на субсидирания внос.

4. **ВРЕДА**

4.1. **Определение за промишлеността на Съюза и производство на Съюза**

(193) През разглеждания период сходният продукт е бил произвеждан от 67 производители в Съюза. Те представляват „промишлеността на Съюза“ по смисъла на член 9, параграф 1 от основния регламент.

(194) Общото производство на Съюза през разследвания период в рамките на прегледа беше изчислено на около 4 560 000 бройки. Тази стойност бе установена въз основа на наличната информация относно промишлеността на Съюза, като например доклада за европейската промишленост за производство на велосипеди и пазарния профил, както и икономическо проучване, проведено от Конфедерацията на европейската промишленост за производство на велосипеди (CONEBI). Както е посочено в съображение 11, в извадката бяха включени 3 производители от Съюза, представляващи 23,4 % от общото производство на сходния продукт в Съюза.

4.2. **Потребление на Съюза**

(195) Комисията установи потреблението на Съюза въз основа на статистическите данни на Евростат относно вноса и обема на продажбите на промишлеността на Съюза в рамките на територията на последния, както е посочено от CONEBI.

(196) Потреблението на Съюза се е променяло, както следва:

Таблица 1

Потребление на Съюза (бройки)

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период в рамките на прегледа
Общо за Съюза Потребление (бройки)	4 377 000	4 892 000	5 325 000	4 979 000
Индекс	*100*	*112*	*122*	*114*

Източник: Евростат и CONEBI.

(197) Общото потребление на електрически велосипеди в ЕС се е увеличило от приблизително 4,3 милиона електрически велосипеда през 2020 г. на 5,3 милиона електрически велосипеда през 2022 г. Подобренията в дизайна и ефективността в съчетание с повишената осведоменост на гражданите на ЕС по въпросите на околната среда са довели до постоянно нарастване на потреблението на електрически велосипеди. През разследвания период в рамките на прегледа обаче потреблението на електрически велосипеди в ЕС е намаляло с 346 000 бройки в сравнение с 2022 г. след спад в търсенето известно време след преустановяване на последните мерки във връзка с COVID-19 през първата половина на 2022 г.

4.3. **Внос от КНР**

4.3.1. *Обем и пазарен дял на вноса от КНР*

(198) Комисията установи обема на вноса въз основа на данни от Евростат.

(199) Пазарният дял на вноса беше установен чрез сравнение между обемите на вноса с потреблението на Съюза, както е показано в таблица 1.

(200) Вносът в Съюза от КНР се е променял, както следва:

Таблица 2

Обем на вноса (бройки) и пазарен дял

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период в рамките на прегледа
Обем на вноса от КНР (бройки)	102 757	210 806	268 148	220 914
Индекс	*100*	*205*	*261*	*215*
Пазарен дял %	2,3	4,3	5,0	4,4
Индекс	*100*	*184*	*214*	*189*

Източник: Евростат и CONEBI.

(201) Дори с действащите мерки пазарният дял на китайския внос се е увеличил от 2,3 % през 2020 г. на 4,4 % през разследвания период в рамките на прегледа.

4.3.2. *Цени на вноса от КНР и подбиване на цените*

(202) Комисията установи цените на вноса въз основа на данни от Евростат.

(203) Средната цена на вноса в Съюза от КНР се е променяла, както следва:

Таблица 3

Цени на вноса (EUR/бройка)

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период в рамките на прегледа
КНР	294	354	449	298
Индекс	*100*	*120*	*153*	*101*

Източник: Евростат.

(204) Средните цени на вноса от КНР са останали изключително ниски през разглеждания период. През 2020 и 2021 г. цените, съобщени от Евростат, са били дори по-ниски от средните цени, установени в първоначалното разследване (т.е. между 422 и 477 EUR).

(205) Въз основа на данни от Евростат цените през 2022 г. временно са били по-високи, но пак са останали по-ниски от цените на вноса от Китай през 2016 г. (т.е. 477 EUR).

(206) Тъй като производителите износители в КНР не оказаха съдействие, Комисията определи подбиването на цените през разследвания период в рамките на прегледа, като сравни:

1) среднопретеглените продажни цени на включените в извадката производители от Съюза на продукта, предмет на прегледа, за несвързани клиенти на пазара на Съюза, коригирани на равнище франко завода; и

2) съответстващите среднопретеглени цени от КНР на продукта, предмет на прегледа, на пазара на Съюза, установени на база стойност, застраховка и навло (CIF), включително антидъмпинговото мито (62,1 % за всички други дружества) и изравнителното мито (17,2 % за всички други дружества), със съответните корекции за митата (6 %) и разходите след вноса (2 %).

(207) Резултатът от сравнението бе изразен като процент от оборота на включените в извадката производители от Съюза през разследвания период в рамките на прегледа. Подбиването на цените е било между 68 и80 %. Без митата подбиването на цените е било в размер на 82,8 %.

4.3.3. *Внос от трети държави, различни от КНР*

(208) Вносът на електрически велосипеди от трети държави, различни от КНР, е бил основно от Тайван и Виетнам.

(209) (Съвкупният) обем на вноса в Съюза, както и пазарният дял и тенденциите при цените на вноса на електрически велосипеди от други трети държави, са се променяли, както следва:

Таблица 4

Внос от трети държави

Държава		2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период в рамките на прегледа
Тайван	Обем (бройки)	506 822	539 473	598 920	435 315
	Индекс	*100*	*106*	*118*	*86*
	Пазарен дял %	11,6	11,0	11,2	8,7

Държава		2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период в рамките на прегледа
	Средна цена (EUR/бройка)	1 092	1 046	1 168	1 393
	Индекс	*100*	*96*	*107*	*128*
Виетнам	Обем (бройки)	162 787	173 204	210 321	199 070
	Индекс	*100*	*106*	*129*	*122*
	Пазарен дял %	3,7	3,5	3,9	4,0
	Средна цена (EUR/бройка)	542	585	762	790
	Индекс	*100*	*108*	*140*	*146*
Общо за всички трети държави, с изключение на засегнатата държава	Обем (бройки)	827 640	960 338	1 081 033	812 356
	Индекс	*100*	*116*	*131*	*98*
	Пазарен дял %	18,9	19,6	20,3	16,3
	Средна цена (EUR/бройка)	966	935	1 082	1 258
	Индекс	*100*	*97*	*112*	*130*

Източник: Евростат.

(210) Пазарният дял на общия внос на продукта, предмет на прегледа, от трети държави, различни от КНР, се е увеличил през периода 2020—2022 г. и през 2022 г. е достигнал 20,3 %. През разследвания период в рамките на прегледа обаче той е намалял на 16,3 %, което е по-ниско от нивото през 2020 г.

4.4. **Икономическо състояние на промишлеността на Съюза**

4.4.1. *Общи бележки*

(211) Оценката на икономическото състояние на промишлеността на Съюза включваше оценка на всички икономически показатели, имащи отражение върху състоянието на промишлеността на Съюза през разглеждания период.

(212) Както беше посочено в съображение 11, за оценка на икономическото състояние на промишлеността на Съюза беше изготвена извадка.

(213) За определяне на вредата Комисията направи разграничение между макроикономическите и микроикономическите показатели за вредата. Комисията направи оценка на макроикономическите показатели въз основа на информацията, предоставена от CONEBI. Данните се отнасяха за всички производители от Съюза. Комисията оцени микроикономическите показатели въз основа на данните, съдържащи се в отговорите на въпросника, предоставени от включените в извадката производители от Съюза.

(214) Макроикономическите показатели са: производство, производствен капацитет, използване на капацитета, обем на продажбите, пазарен дял, заетост, производителност, размер на маржа на субсидията и възстановяване от предишно субсидиране.

(215) Микроикономическите показатели са: средни единични цени, разходи за единица продукция, разходи за труд, материални запаси, рентабилност, паричен поток, инвестиции, възвръщаемост на инвестициите и способност за привличане на капитал.

4.4.2. *Макроикономически показатели*

4.4.2.1. Производство, производствен капацитет и използване на капацитета

(216) През разглеждания период общото производство, производственият капацитет и използването на капацитета в Съюза са се променяли, както следва:

Таблица 5

Производство, производствен капацитет и използване на капацитета

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период в рамките на прегледа
Обем на производството (бройки)	3 428 000	4 284 000	5 145 000	4 560 000
Индекс	*100*	*125*	*150*	*133*
Производствен капацитет (бройки)	5 801 885	7 501 519	7 550 464	7 103 289
Индекс	*100*	*129*	*130*	*122*
Използване на капацитета %	59	57	68	64
Индекс	*100*	*97*	*115*	*109*

Източник: CONEBI, включените в извадката производители от Съюза.

(217) Производственият капацитет и производството в Съюза са се увеличавали с постоянен темп през периода 2020—2022 г. като последица от повишеното търсене по време на пандемията от COVID-19. През разследвания период в рамките на прегледа обаче е бил отчетен спад в производствения обем и капацитета поради увеличеното натрупване на запаси по време на COVID-19, като производителите от Съюза са очаквали продажбите да продължат на високи нива, което не се е случило, тъй като след COVID-19 търсенето е намаляло значително.

4.4.2.2. Обем на продажбите и пазарен дял

(218) През разглеждания период обемът на продажбите и пазарният дял на промишлеността на Съюза са се променяли, както следва:

Таблица 6

Обем на продажбите и пазарен дял (бройки)

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период в рамките на прегледа
Общ обем на продажбите на пазара на Съюза	3 446 603	3 720 856	3 975 819	3 945 730
Индекс	*100*	*108*	*115*	*114*
Пазарен дял %	78,7	76,1	74,7	79,2
Индекс	*100*	*97*	*95*	*101*

Източник: CONEBI, включените в извадката производители от Съюза.

(219) През разглеждания период продажбите са се увеличили, по-специално поради увеличено търсене по време на пандемията от COVID-19. След преустановяване на мерките, свързани с COVID-19, обаче търсенето на електрически велосипеди е намаляло, което е довело до по-ниски стойности на продажбите през разследвания период в рамките на прегледа. Освен това икономическото положение през 2022 г. и през разследвания период в рамките на прегледа (по-специално инфлация и по-високи разходи за енергия) е оказало въздействие не само върху промишлеността на Съюза, но и върху потребителите, особено тези с по-малка покупателна способност. Поради това през разследвания период в рамките на прегледа е отчетена стагнация при продажбите на промишлеността на Съюза в сравнение с 2022 г., докато пазарният дял на промишлеността на Съюза се е увеличил с 4,5 процентни пункта.

4.4.2.3. Заетост и производителност

(220) През разглеждания период заетостта и производителността са се променяли, както следва:

Таблица 7

Заетост и производителност

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период в рамките на прегледа
Брой на наетите лица	8 354	10 972	12 125	10 716
Индекс	*100*	*131*	*145*	*128*
Производителност (бройки/нает лице)	410	390	424	426
Индекс	*100*	*95*	*103*	*104*

Източник: CONEBI, включените в извадката производители от Съюза.

(221) Равнището на заетост в промишлеността на Съюза се е увеличило с 28 % през разглеждания период. По-голямата част от това увеличение е отчетена между 2020 г. и 2022 г. като последица от повишеното търсене по време на пандемията от COVID-19. През 2023 г. е отчетен спад в броя на наетите лица поради намаляване на производствения обем. През разглеждания период нивото на производителност е останало стабилно.

4.4.2.4. Растеж

(222) Тъй като продажбите са останали стабилни през разследвания период в рамките на прегледа в сравнение с 2022 г., докато потреблението е намаляло, промишлеността на Съюза е успяла да увеличи пазарния си дял с 4,5 % през този период.

4.4.2.5. Размер на маржа на субсидията и възстановяване от предишно субсидиране

(223) Равнището на вноса от КНР през разследвания период в рамките на прегледа е относително ограничено, като представлява 4,4 % от потреблението на Съюза. Поради това въздействието на размера на субсидирането върху промишлеността на Съюза е доста ограничено.

4.4.3. *Микроикономически показатели*

4.4.3.1. Цени и фактори, влияещи върху цените

(224) През разглеждания период среднопретеглените единични продажни цени на включените в извадката производители от Съюза за несвързани клиенти в Съюза са се променяли, както следва:

Таблица 8

Продажни цени и производствени разходи в Съюза (EUR/бройка)

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период в рамките на прегледа
Средна единична продажна цена в Съюза	1 533	1 633	1 719	1 871
Индекс	*100*	*107*	*112*	*122*
Производствени разходи за единица продукция	1 419	1 516	1 589	1 786
Индекс	*100*	*107*	*112*	*126*

Източник: включените в извадката производители от Съюза.

(225) През разглеждания период са се увеличили средните продажни цени на включените в извадката производители от Съюза, както и производствените разходи, които през 2020 г. и 2021 г. са отразявали най-вече промяна в продуктовата гама и технологичния напредък в областта на двигателите и акумулаторните батерии за електрически велосипеди, докато през 2022 г. и през разследвания период в рамките на прегледа увеличението е отразявало и увеличените производствени разходи поради общото икономическо положение, характеризиращо се с инфлация и по-високи разходи за енергия.

4.4.3.2. Разходи за труд

(226) През разглеждания период средните разходи за труд на включените в извадката производители от Съюза са се променяли, както следва:

Таблица 9

Средни разходи за труд на нает работник

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период в рамките на прегледа
Средни разходи за труд на нает работник (EUR)	28 793	31 722	32 122	35 447
Индекс	*100*	*110*	*112*	*123*

Източник: включените в извадката производители от Съюза.

(227) Макар броят на наетите лица през разследвания период в рамките на прегледа да е намалял в сравнение с 2022 г. след спада в търсенето, средните разходи за труд на нает работник са се увеличавали с постоянен темп през разглеждания период.

4.4.3.3. Материални запаси

(228) През разглеждания период равнищата на материалните запаси на включените в извадката производители от Съюза са се променяли, както следва:

Таблица 10

Материални запаси

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период в рамките на прегледа
Запаси в края на периода (бройки)	37 309	30 236	77 734	198 958
Индекс	*100*	*81*	*208*	*533*

Източник: включените в извадката производители от Съюза.

(229) Увеличението на материалните запаси се дължи на увеличеното натрупване на запаси по време на COVID-19, когато търсенето се е повишило значително, в съчетание с проблеми с веригата на доставките, тъй като производителите от Съюза са поръчвали повече суровини и компоненти от необходимото, за да отговорят на нуждите на производството. След като обаче проблемите с веригата на доставките са били отстранени, производителите от Съюза са се оказали с повече суровини и компоненти от необходимото. Това е било последвано от спад в търсенето на електрически велосипеди през разследвания период в рамките на прегледа в сравнение с 2022 г., в резултат на което в края на този период производителите от Съюза са разполагали с изключително големи материални запаси.

4.4.3.4. Рентабилност, паричен поток, инвестиции, възвръщаемост на инвестициите и способност за привличане на капитал

(230) През разглеждания период рентабилността, паричният поток, инвестициите и възвръщаемостта на инвестициите на включените в извадката производители от Съюза са се променяли, както следва:

Таблица 11

Рентабилност, паричен поток, инвестиции и възвръщаемост на инвестициите

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период в рамките на прегледа
Рентабилност на продажбите в Съюза за несвързани клиенти (% от оборота от продажбите)	7,5	7,4	7,8	5,4
Индекс	*100*	*98*	*104*	*72*
Паричен поток (EUR)	145 777 915	96 187 869	68 459 937	- 86 504 717
Индекс	*100*	*66*	*47*	*- 59*
Инвестиции (EUR)	5 545 607	12 373 944	11 588 325	5 781 801
Индекс	*100*	*223*	*209*	*104*
Възвръщаемост на инвестициите %	147	127	163	111
Индекс	*100*	*86*	*111*	*75*

Източник: включените в извадката производители от Съюза.

(231) Комисията определи рентабилността на включените в извадката производители от Съюза, като изрази нетната печалба преди облагане с данъци от продажбите на сходния продукт за несвързани клиенти в Съюза като процент от оборота от тези продажби. Включените в извадката производители от Съюза са останали рентабилни през разглеждания период. През разследвания период в рамките на прегледа обаче рентабилността е спаднала поради увеличените разходи.

(232) Стабилната в общ план рентабилност през разглеждания период е позволила на промишлеността на Съюза да направи големи инвестиции.

(233) Нетният паричен поток представлява способността на производителите от Съюза сами да финансират дейностите си. През разглеждания период паричният поток е намалял значително и през 2023 г. е станал отрицателен. Възвръщаемостта на инвестициите също се е влошила, което е създало трудности пред промишлеността на Съюза за привличане на капитал и за растеж. Това е довело до спад в инвестициите с 50 % през разследвания период в рамките на прегледа в сравнение с 2022 г.

4.5. **Заключение относно вредата**

(234) Макропоказателите, като например производството в Съюза, продажбите и заетостта са се увеличавали с постоянен темп през периода 2020—2022 г. като последица от повишеното търсене по време на пандемията от COVID-19. През разследвания период в рамките на прегледа обаче производственият обем, капацитетът, продажбите и заетостта са намалели поради увеличено натрупване на запаси по време на пандемията от COVID-19, последвано от спад в търсенето в резултат на преустановяването на мерките, свързани с COVID-19, и промяната в икономическото положение в Съюза, характеризиращо се по-специално с инфлация и високи цени на енергията.

(235) Що се отнася до микроикономическите показатели, в разследването бе установено, че рентабилността на включените в извадката производители от Съюза през периода 2020—2022 г. е останала над 7 %. През разследвания период в рамките на прегледа обаче рентабилността на промишлеността на Съюза е спаднала на 5,4 %. Паричният поток е намалял през периода 2020—2022 г. и през 2023 г. е станал отрицателен. Възвръщаемостта на инвестициите също се е влошила, което е създало трудности пред промишлеността на Съюза за привличане на капитал и за растеж.

(236) Въз основа на гореизложеното Комисията стигна до заключението, че промишлеността на Съюза се е възстановила от предишната съществена вреда по смисъла на член 8 от основния регламент, причинена от субсидирания внос от КНР. През разглеждания период обаче са се влошили редица показатели за вредата, а промишлеността на Съюза отново се е оказала в икономически нестабилна ситуация. Поради това Комисията допълнително разгледа вероятността за повторно възникване на вредата, първоначално причинена от субсидирания внос от КНР, ако мерките бъдат отменени.

5. **ВЕРОЯТНОСТ ЗА ПОВТОРНО ВЪЗНИКВАНЕ НА ВРЕДАТА**

(237) Комисията анализира следните елементи, за да установи вероятността за повторно възникване на вреда, ако мерките бъдат отменени: производствения капацитет и свободния капацитет в КНР, връзката между експортните цени към трети държави и ценовото равнище в Съюза, както и въздействието на потенциалния внос и ценовите равнища на такъв внос от въпросните държави върху положението на промишлеността на Съюза.

5.1. **Свободен капацитет в КНР и привлекателност на пазара на Съюза**

(238) Както вече е описано подробно в раздел 3.10.1 по-горе, производителите износители в КНР разполагат със значителен свободен капацитет, който би могъл да се използва за производството на продукта, предмет на прегледа, за износ за Съюза, ако изтече срокът на действие на мерките. Количествата, които биха могли да се изнасят от китайските производители износители, се равняват на 73 милиона бройки, което далеч надхвърля размера на пазара на Съюза.

(239) Както вече е описано подробно в раздел 3.10.2 по-горе, пазарът на Съюза за електрически велосипеди е един от най-големите в света и се очаква търсенето на електрически велосипеди да нарасне през следващите години, наред с другото, в резултат на политиките на Съюза в областта на околната среда. Китайските производители износители са осъществявали износ за основните си трети пазари на цени значително под средните продажни цени на производителите от Съюза на пазара на Съюза през разследвания период в рамките на прегледа. Поради това износът за Съюза потенциално е много по-привлекателен за китайските износители. Следователно може основателно да се очаква, че ако мерките бъдат отменени, китайските производители износители ще започнат да изнасят за Съюза големи обеми от продукта, предмет на прегледа.

5.2. **Вероятни цени на вноса и въздействие върху промишлеността на Съюза**

(240) За да установи как вносът от КНР ще се отрази на промишлеността на Съюза, ако мерките бъдат прекратени, Комисията извърши сравнителен анализ на цените без наличието на антисубсидийните мерки.

(241) За да изчисли вероятната цена, на която китайските производители биха продавали при износ за пазара на Съюза, Комисията сравни средната цена на включените в извадката производители от Съюза (франко завода) и съответстващата средна цена на продукта, предмет на прегледа, от Китай при износ за трети държави, като например Обединеното кралство, Турция, Норвегия или Сърбия, които имат отделни кодове за електрическите велосипеди и не са въвели мерки.

(242) Резултатът от сравнението показа, че средната цена на китайския износ на разглеждания продукт за горепосочените държави е между 210 EUR и 650 EUR, т.е. значително по-ниска от цената на промишлеността на Съюза на пазара на Съюза. Поради това, ако изтече срокът на действие на мерките, има вероятност вносът от КНР да навлезе на пазара в голям обем, аналогично на разследвания период по време на първоначалното разследване, и на ниски цени, което ще причини вреда.

(243) С оглед на горепосоченото се стига до заключението, че отмяната на мерките по всяка вероятност би довела до значително увеличение на субсидирания внос от КНР на причиняващи вреда ценови равнища. Вследствие на това жизнеспособността на промишлеността на Съюза би била изложена на сериозен риск.

6. **ИНТЕРЕС НА СЪЮЗА**

(244) В съответствие с член 31 от основния регламент Комисията проучи дали запазването на съществуващите антисубсидийни мерки би било в противоречие с интереса на Съюза като цяло. Интересът на Съюза беше определен въз основа на оценка на всички различни засегнати интереси, в това число тези на промишлеността на Съюза, на вносителите и на ползвателите.

6.1. **Интерес на промишлеността на Съюза**

(245) От разследването е видно, че ако срокът на действие на мерките изтече, това ще окаже отрицателен ефект върху промишлеността на Съюза. С мерките бяха установени повторно еднакви условия на конкуренция на пазара на Съюза. Това позволи на нови дружества да навлизат на пазара, по-специално в началния и в средния пазарен сегмент. Броят на известните производители на електрически велосипеди от Съюза почти се е удвоил от приблизително 37 през 2020 г. на 67 през 2023 г. въпреки предизвикателствата, свързани с икономическото положение през 2022—2023 г. Броят на произведените електрически велосипеди в Съюза се е увеличил с над 1 милион между 2020 г. (3,4 милиона) и 2023 г. (4,5 милиона), като се предвижда да се увеличи още повече. Броят на пряко наетите лица се е увеличил от около 3 500 през първоначалния разследван период на почти 11 000 през разследвания период в рамките на прегледа.

(246) Прекратяването на изравнителните мерки би изложило производителите от Съюза на голям риск, особено тези в началния и в средния пазарен сегмент за електрически велосипеди, сред които се включват множество по-малки производители от различни отрасли на промишлеността на Съюза.

(247) Уязвимото положение се усложнява допълнително от факта, че производството на електрически велосипеди е изключително капиталоемка дейност, тъй като във всеки един момент са необходими значителни запаси от части за велосипеди, за да се поддържа производството. Освен това през последните години производителите от Съюза са направили големи инвестиции за устойчиво и екологосъобразно производство, както и за продуктови подобрения. Прекратяването на антисубсидийните мерки би блокирало развитието на практическото инженерно ноу-хау за прилагането на най-усъвършенстваните високи технологии, включително автоматизацията и новите материали.

(248) Освен това съгласно искането за преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките промишлеността за производство на електрически велосипеди в Съюза е сред най-големите екологосъобразни отрасли, с повече от 1 000 малки и средни предприятия (МСП), които според доклада за европейската промишленост за производство на велосипеди и пазарния профил за 2024 г. осигуряват приблизително 80 000 работни места. Това включва работни места, свързани пряко и непряко с производството, работни места в отрасли нагоре по веригата, работни места за производство на аксесоари за велосипеди, работни места в дистрибуторите на велосипеди и др.

(249) Въз основа на това продължаването на действието на мерките е в интерес на промишлеността на Съюза.

6.2. **Интерес на сглобяващите дружества**

(250) Комисията се свърза с всички известни ползватели и несвързани вносители.

(251) Единствената страна, която заяви своя интерес и предостави коментари след започването, беше специална група от името на 8 малки дружества в Съюза, които сглобяват части за електрически велосипеди, внасяни от Китай и други трети държави. Основният им коментар беше свързан с прилагането на мерките срещу вноса на части за (конвенционални) велосипеди от Китай, при което се поражда несигурност относно правните норми за вноса на компоненти за електрически велосипеди и по този начин се затруднява вносът на части за електрически велосипеди, които не са обхванати от мерките. Групата възрази срещу удължаването на срока на действие на мерките, най-вече поради сегашните проблеми с вноса на компоненти в съчетание с риска от разширяване на мерките, в резултат на което да се обхванат и въпросните компоненти за електрически велосипеди, като посочи, че прилагането на пазарен надзор с цел да се наблюдава дали вносът от КНР отговаря на всички съответни разпоредби, би бил по-ефикасен за справяне с вноса на обхванати от нелоялни търговски практики електрически велосипеди от Китай, които често са незаконни и не са безопасни.

(252) Комисията обаче счете, че не е реалистично само пазарният надзор и регулаторните мерки да могат да предотвратят вредата, причинена от вноса на субсидирани електрически велосипеди от КНР. Освен това проблемите с правоприлагането от страна на митническите органи във връзка с вноса на компоненти за електрически велосипеди не може да оправдае прекратяването на мерките, които са постигнали желания ефект. Във всеки случай изпълнението на мерките попада извън обхвата на разследването.

(253) След разгласяването специалната група повтори същите твърдения. Тя заяви, че Комисията следва да се съсредоточи по-скоро върху по-силния надзор на пазара, отколкото върху разширяване на обхвата на мерките за търговска защита, за да се отстранят основните причини за нарушенията на пазара и да се гарантират еднакви условия на конкуренция за всички заинтересовани страни. Според специалната групата чрез мерките за търговска защита непреднамерено се създава регулаторна рамка, която насърчава вноса на велосипеди с качество под стандартното и небезопасни велосипеди, като същевременно се затруднява дейността на сериозните производители на електрически велосипеди от КНР, които имат дългосрочни амбиции на пазара на Съюза.

(254) Комисията счете, че аргументите, изтъкнати от специалната група, вече са разгледани в съображение 251. Тъй като не бяха представени нови коментари по същество по тези аспекти, заключението в съображение 252 беше потвърдено.

(255) Специалната група също така заяви, че отмяната на мерките за търговска защита не би довела до значително увеличение на нанасящия вреда внос, тъй като според нея пазарният дял от само 4,4 % на китайския внос по време на РПРП поставя под съмнение твърдението, че китайският внос представлява значителна заплаха.

(256) Комисията счете, че увеличението на пазарния дял на 4,4 % през РПРП е настъпило при въведени мерки за търговска защита. Поради тях китайският внос е отбелязал ръст на пазарния си дял само с 2,1 процентни пункта през разглеждания период. Предвид привлекателността на пазара на Съюза, производствения капацитет и свободния капацитет в КНР и връзката между експортните цени за трети държави и ценовото равнище в Съюза, Комисията стигна до заключението, че ако мерките бъдат отменени, ще има значително нарастване на дъмпинговия внос от КНР на цени, които причиняват вреда. Въз основа на гореизложеното твърдението беше отхвърлено.

(257) Освен това специалната група заяви, че Комисията се е основала на непроверена информация и твърдения, които поставят под въпрос безпристрастността на разследването, особено данните и аргументите на заявителя.

(258) Както е посочено в съображения 33 и 34, Комисията приложи член 28 от основния регламент, тъй като съдействието от страна на производителите на електрически велосипеди в КНР беше недостатъчно за формулиране на представителни констатации в рамките на настоящия преглед с оглед изтичане на срока на действие на мерките и предвид липсата на съдействие от страна на ПКНР и други съответни страни в КНР и в съответствие с посочения член Комисията използва наличните факти. Поради това констатациите във връзка с вероятността за продължаване на субсидирането и за повторно възникване на вредата се основаваха на наличните факти, по-специално на информацията, предоставена с искането за преглед, на данните, получени от оказалите съдействие страни в хода на разследването (а именно заявителя и включените в извадката производители от Съюза), на констатациите на Комисията при първоначалното разследване и от последните антисубсидийни разследвания, проведени от Комисията по отношение на насърчаваните отрасли в Китай, както и на работния документ на службите на Комисията относно значителните нарушения. Цялата информация от включените в извадката производители от Съюза беше щателно проверена. Въз основа на гореизложеното твърдението беше отхвърлено.

6.3. **Интерес на ползвателите и несвързаните вносители**

(259) Нямаше ползватели или несвързани вносители, които да заявят своя интерес и да сътрудничат в настоящото разследване чрез предоставяне на отговори на въпросника, освен горепосоченото становище. Въз основа на информацията, с която разполага, Комисията установи, че няма доказателства, които да противоречат на заключението в първоначалното разследване, че отрицателното въздействие върху несвързаните вносители не би могло да се счита за непропорционално и се смекчава от наличието на алтернативни източници на доставки. Положителното въздействие на изравнителните мерки върху пазара на Съюза, по-специално върху промишлеността на Съюза, е надвишило евентуалното отрицателно въздействие върху другите заинтересовани групи. Действително при разследването беше потвърдено, че освен Китай има все повече други източници на доставки от трети държави. Поради това Комисията стигна до заключението, че продължаването на срока на действие на мерките не би довело до непропорционална вреда за ползвателите и вносителите.

(260) След разгласяването една заинтересована страна заяви, че ако мерките не бъдат отменени, електрическите велосипеди ще продължат да бъдат с ненужно завишени цени и по-малко достъпни за ползвателите. Тя посочи, че ако мерките бъдат отменени, намаляването на цената на електрическите велосипеди би довело до значително увеличение на продажбите им. Комисията счете, че по-ниските цени не водят непременно до увеличаване на продажбите, тъй като безопасността, качеството, надеждността и обслужването, в допълнение към цените, също са аспекти, които ползвателите вземат предвид при закупуване на електрически велосипеди. Освен това, ако мерките бъдат отменени, това би имало отрицателно въздействие върху икономическото състояние на промишлеността на Съюза, което би засегнало иновациите и разнообразието на продуктите и би довело до по-малък избор за ползвателите. Въз основа на гореизложеното твърдението беше отхвърлено.

6.4. **Заключение относно интереса на Съюза**

(261) Въз основа на гореизложеното Комисията стигна до заключението, че няма убедителни аргументи, свързани с интереса на Съюза, срещу запазването на съществуващите мерки по отношение на вноса на продукта, предмет на прегледа, с произход от КНР.

7. **АНТИСУБСИДИЙНИ МЕРКИ**

(262) Въз основа на заключенията, направени от Комисията във връзка с продължаването на субсидирането, с повторното възникване на вредата и с интереса на Съюза, антисубсидийните мерки върху вноса на електрически велосипеди с произход от КНР следва да бъдат запазени.

(263) За да се сведат до минимум рисковете от заобикаляне, породени от разликите в митническите ставки, са необходими специални мерки, за да се гарантира прилагането на индивидуалните изравнителни мита. То ще е възможно само при представяне на валидна търговска фактура на митническите органи на държавите членки. Фактурата трябва да отговаря на изискванията, посочени в член 1, параграф 3 от настоящия регламент. До представянето на такава фактура вносът следва да се облага с изравнителното мито, приложимо за „останалия внос с произход от КНР“.

(264) Въпреки че представянето на тази фактура е необходимо за целите на прилагането от митническите органи на държавите членки на индивидуалните ставки на изравнителното мито за вноса, то не е единственият аспект, който тези органи трябва да вземат предвид. Действително, дори ако е представена фактура, отговаряща на всички изисквания, посочени в член 1, параграф 3 от настоящия регламент, митническите органи на държавите членки трябва да извършват обичайните си проверки и може, както във всички други случаи, да изискват допълнителни документи (транспортни документи и др.), за да се провери точността на данните в декларацията и да се гарантира, че е обосновано последващото прилагане на по-ниската ставка на митото в съответствие с митническите разпоредби.

(265) Ако вносът в Съюза на някое от дружествата, които се ползват от по-ниски индивидуални митнически ставки, се увеличи значително по обем след налагане на съответните мерки, това увеличение на обема може да бъде счетено за представляващо само по себе си промяна на схемата на търговия, която се дължи на налагането на мерките, по смисъла на член 23, параграф 1 от основния регламент. При такива обстоятелства и при положение че са изпълнени съответните условия, може да бъде започнато разследване във връзка със заобикаляне на антидъмпинговите мерки. При разследването може, наред с другото, да бъде проучена необходимостта от премахване на индивидуалната(ите) митническа(и) ставка(и) и последващо въвеждане на мито, приложимо в национален мащаб.

(266) Посочените в настоящия регламент индивидуални ставки на изравнителното мито за отделни дружества се прилагат изключително за вноса на продукта, предмет на прегледа, с произход от КНР и произведен от посочените правни субекти. Вносът на продукта, предмет на прегледа, произведен от всяко друго дружество, което не е изрично посочено в постановителната част на настоящия регламент, включително от субекти, свързани с изрично посочените, следва да се облага със ставката на митото за категорията „Останалия внос с произход от Китайската народна република“. Индивидуалните ставки на изравнителното мито не следва да се прилагат за този внос.

(267) Дадено дружество може да поиска прилагането на индивидуалната ставка на митото, ако впоследствие промени наименованието на правния си субект. Искането трябва да бъде адресирано до Комисията ([88]). То трябва да съдържа цялата относима информация, която позволява да се докаже, че промяната не засяга правото на съответното дружество да се ползва от приложимата за него ставка на митото. Ако промяната на наименованието на дружеството не засяга правото му да се ползва от приложимата за него ставка на митото, в *Официален вестник на Европейския съюз* ще бъде публикуван регламент за изменение, с който се съобщава за промяната на наименованието.

(268) С оглед на член 109 от Регламент (ЕС, Евратом) 2024/2509 на Европейския парламент и на Съвета ([89]) за финансовите правила, приложими за общия бюджет на Съюза, когато дадена сума трябва да бъде възстановена вследствие на решение на Съда на Европейския съюз, лихвата, която трябва да бъде платена, следва да съответства на лихвения процент, който Европейската централна банка прилага за основните си операции по рефинансиране и който се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз,* серия C, в сила на първия календарен ден от всеки месец.

(269) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, създаден съгласно член 15, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2016/1036,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

1. Налага се окончателно изравнително мито върху вноса на велосипеди с подпомагане на въртенето на педалите, оборудвани със спомагателен електрически двигател, с произход от Китайската народна република, понастоящем класирани в кодове по КН 8711 60 10 и ex 8711 60 90 (код по ТАРИК 8711 60 90 10).

2. Ставките на окончателното изравнително мито, приложими към нетната цена франко границата на Съюза, преди обмитяване, на продукта, описан в параграф 1 и произвеждан от посочените по-долу дружества, са, както следва:

Държава на произход	Дружество	Окончателно изравнително мито	Допълнителен код по ТАРИК
Китайска народна република	Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	15,1 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	3,9 %	C383

([88]) European Commission, Directorate-General for Trade, Directorate G, Rue de la Loi 170, 1040 Brussels, Белгия.

([89]) Регламент (ЕС, Евратом) 2024/2509 на Европейския парламент и на Съвета от 23 септември 2024 г. за финансовите правила, приложими за общия бюджет на Съюза (ОВ L, 2024/2509, 26.9.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

Държава на произход	Дружество	Окончателно изравнително мито	Допълнителен код по ТАРИК
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd и Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	8,5 %	C384
	Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	17,2 %	C385
	Yadea Technology Group Co., Ltd.	10,7 %	C463
	Други оказали съдействие дружества, изброени в приложение I	9,2 %	Вж. приложение I
	Дружества, които не са оказали съдействие в първоначалния антисубсидиен регламент, но са съдействали в паралелното първоначално антидъмпингово разследване, и които са посочени в приложение II	17,2 %	Вж. приложение II
	Останалият внос с произход от Китайската народна република	17,2 %	C999

3. Индивидуалните митнически ставки, определени за дружествата, посочени в параграф 2, се прилагат при представяне пред митническите органи на държавите членки на валидна търговска фактура, върху която фигурира декларация с дата и подпис на служител на издалия фактурата субект, който посочва името и длъжността си, като текстът на декларацията се съставя по следния образец: „Аз, долуподписаният(ата), удостоверявам, че (обемът) (продукт, предмет на прегледа), продаван за износ за Европейския съюз и обхванат от настоящата фактура, е произведен от (наименование и адрес на дружеството) (допълнителен код по ТАРИК) в [засегнатата държава]. Декларирам, че информацията, предоставена в настоящата фактура, е пълна и вярна“. Ако не бъде представена такава фактура, се прилага митото, приложимо за всички други дружества.

4. В случаите, когато за определени производители износители изравнителното мито е приспаднато от антидъмпинговото мито, исканията за възстановяване съгласно член 21 от Регламент (ЕС) 2016/1037 водят също така до извършване на оценка по отношение на съответния производител износител на дъмпинговия марж, преобладавал през разследвания период във връзка с възстановяването. Сумата, която трябва да бъде възстановена на заявителя на възстановяване, не може да надвишава разликата между събраното мито и комбинираното изравнително и антидъмпингово мито, установено при разследването във връзка с възстановяването.

5. Освен ако е предвидено друго, се прилагат действащите разпоредби в областта на митническото облагане.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила в деня след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 23 януари 2025 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Наименование	Провинция	Допълнителен код по ТАРИК
Acetrikes Bicycles (Taicang) Co., Ltd.	Jiangsu	C386
Active Cycles Co., Ltd.	Jiangsu	C387
Aigeni Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C388
Alco Electronics (Dongguan) Limited	Guangdong	C390
Changzhou Airwheel Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C392
Changzhou Bisek Cycle Co., Ltd.	Jiangsu	C393
Changzhou Fujiang Vehicle Co. Ltd	Jiangsu	C484
Changzhou Rich Vehicle Technology Co., Ltd	Jiangsu	C395
Changzhou Sobowo Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C397
Changzhou Steamoon Intelligent Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C398
Cycleman E-Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C400
Dongguan Benling Vehicle Technology Co., Ltd.	Guangdong	C401
Dongguan Honglin Industrial Co., Ltd, Melton Industrial (Dong Guan) Co., Ltd	Guangdong	C402
Easy Electricity Technology Co., Ltd.	Tianjin	C451
Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd.	Zhejiang	C419
Foshan Lano Bike Co., Ltd.	Guangdong	C405
Foshan Zenith Sports Co., Ltd.	Guangdong	C406
Guangzhou Symbol Bicycle Co., Ltd.	Guangdong	C410
Hangzhou Fanzhou Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C411
Jiangsu Imi Electric Vehicle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C415
Jiangsu Lvneng Electrical Bicycle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C416
Jiangsu Stareyes Bicycle Industrial Co., Ltd.	Jiangsu	C417
Jiaxing Onway Ev Tech Co., Ltd.	Zhejiang	C418
Jinhua Feirui Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C420
Jinhua Jobo Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C421
Jinhua Lvbao Vehicles Co. Ltd	Zhejiang	C486
Jinhua Suntide Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C422
Jinhua Zodin E-Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C424
Kenstone Metal (Kunshan) Co., Ltd.	Jiangsu	C425
Komda Industrial (Dongguan) Co., Ltd.	Guangdong	C426
Kunshan Sevenone Cycle Co., Ltd.	Jiangsu	C427
Nantong Tianyuan Automatic Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C429
Ningbo Bestar Co., Ltd.	Zhejiang	C430
Ningbo Lvkang Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C431
Ningbo Nanyang Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C432
Ningbo Oner Bike Co., Ltd.	Zhejiang	C433

Наименование	Провинция	Допълнителен код по ТАРИК
Ningbo Roadsan New Energy Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C435
Ningbo Zixin Bicycle Industry Co., Ltd.	Zhejiang	C437
Pronordic E-Bikes Limited Company	Jiangsu	C438
Shenzhen Shenling Car Co., Ltd.	Guangdong	C442
Sino Lithium (Suzhou) Electric Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C443
Skyland Sport Tech Co., Ltd.	Tianjin	C444
Suzhou Guoxin Group Fengyuan Imp & Exp. Co., Ltd.	Jiangsu	C446
Suzhou Leisger Vehicle Co. Ltd	Jiangsu	C487
Tianjin Luodeshengda Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C449
Tianjin Upland Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C450
Ubchoice Co., Ltd.	Guangdong	C452
Wettsen Corporation	Shandong	C454
Wuxi Shengda Bicycle Co., Ltd. и Wuxi Shengda Vehicle Technology Co., Ltd	Jiangsu	C458
Wuxi United Mobility Technology Inc	Jiangsu	C459
Xiangjin (Tianjin) Cycle Co., Ltd.	Tianjin	C462
Yong Qi (China) Bicycle Industrial Corp	Jiangsu	C464
Yongkang Juxiang Vehicle Co, Ltd.	Zhejiang	C466
Yongkang Lohas Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C467
Yongkang Mars Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C468
Zhejiang Apollo Motorcycle Manufacturer Co., Ltd.	Zhejiang	C469
Zhejiang Baoguilai Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C470
Zhejiang Goccia Electric Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C472
Zhejiang Hangpai Electric Vehicle Co. Ltd	Zhejiang	C488
Zhejiang Jsl Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C473
Zhejiang Kaiyi New Material Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C474
Zhejiang Lianmei Industrial Co., Ltd.	Zhejiang	C475
Zhejiang Tuer Vehicle Industry Co., Ltd.	Zhejiang	C477
Zhejiang Xingyue Electric Vehicle Co., Ltd. Zhejiang Xingyue Overfly Electric Vehicle Co., Ltd., и Zhejiang Xingyue Vehicle Co., Ltd.,	Zhejiang	C478
Zhongxin Power (Tianjin) Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C480

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Наименование	Провинция	Допълнителен код по ТАРИК
Aima Technology Group Co., Ltd.	Tianjin	C389
Beijing Tsinova Technology Co., Ltd.	Beijing	C391
Changzhou Hj Pedal Co., Ltd.	Jiangsu	C394
Changzhou Merry Ebike Co., Ltd.	Jiangsu	C456
Changzhou Ristar Cycle Co., Ltd	Jiangsu	C396
Cutting Edge Power Vehicle Int'l TJ Co., Ltd.	Tianjin	C399
Eco International Elebike Co., Ltd.	Jiangsu	C403
Everestt International Industries Ltd.	Jiangsu	C404
Geoby Advance Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C407
Guangdong Commercial Trading Imp. & Exp. Corp., Ltd.	Guangdong	C408
Guangdong Shunde Junhao Technology Development Co., Ltd.	Guangdong	C409
Hangzhou Morakot E-Bike Manufacture Co., Ltd.	Zhejiang	C412
Hangzhou TOP Mechanical And Electrical Technology, Co. Ltd.	Zhejiang	C413
Hua Chin Bicycle & Fitness (H.Z.) Co., Ltd.	Guangdong	C414
Jinhua Yifei Electric Science And Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C423
Nanjing Jincheng Machinery Co., Ltd.	Jiangsu	C428
Ningbo Pugonying Vehicle Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C434
Ningbo Shenchima Vehicle Industry Co., Ltd.	Zhejiang	C436
Shandong Eco Friendly Technology Co., Ltd.	Shandong	C439
Shanghai Promising Int'l Trade & Logistics Co., Ltd.	Shanghai	C440
Shenzhen SanDin Cycle Co., Ltd.	Guangdong	C441
Suzhou Dynavolt Intelligent Vehicle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C445
Suzhou Joydeer E-Bicycle Co., Ltd	Jiangsu	C447
Taioku Manufacturing (Jiangsu) Co., Ltd.	Jiangsu	C448
Universal Cycle Corporation (Guang Zhou)	Guangdong	C453
Wuxi Bashan E-Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C455
Wuxi METUO Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C457
Wuyi Simino Industry & Trade Co., Ltd.	Zhejiang	C460
Wuyi Yuema Leisure Articles Co., Ltd.	Zhejiang	C461
Yongkang Aijiu Industry & Trade Co., Ltd.	Zhejiang	C465
Zhejiang Enze Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C471
Zhejiang Luyuan Electric Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C476
Zhongshan Qiangli Electronics Factory	Guangdong	C479